Lehrstuhl für Neurologie an der Universität Tübingen

Professor Dr. J. Hirschmann

Ergebnisse medizinisch-psychologischer Untersuchungen zur Fahreignung und katamnestischer Erhebungen an 152 Fällen

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades der Medizin

einer Hohen Medizinischen Fakultät

der Eberhard-Karls-Universität

zu Tübingen

vorgelegt von

Margret Reischle

aus Dinslaken

1965

8260

Aus der Neurologischen Klinik und Poliklinik der
Universität Tübingen

Direktor: Professor Dr.med.Johannes Hirschmann

Ergebnisse medizinisch-psychologischer Untersuchungen zur Fahreignung und katamnestischer Erhebungen an 152 Fällen

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin
einer Hohen Medizinischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von
Margret Reischle
aus Dinslaken

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK - LEIDEN

Dèkan: Professor Dr. Walter Schulte
1. Berichterstatter: Dozent Dr.Dr.Klaus Mayer
2. " " Professor Dr.Johannes Hirschmann

Meiner Mutter

Inhaltsverzeichnis

A	Einleitung	Seite 1
B	Untersuchungsmethoden und Beurteilungskriterien	4
C	Eigene Untersuchungen	14
	a) Untersuchungsergebnisse von Probanden, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen	16
	b) Untersuchungsergebnisse und katamnestische Erhebungen an Probanden, denen die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde	25
D	Zusammenfassung und Besprechung	5o
E	Literaturverzeichnis	58
F	Lebenslauf	6o

A Einleitung

Auf Veranlassung der Landratsämter und Regierungspräsidenten des Landes Baden-Württemberg wurden von der Neurologischen Klinik der Universität Tübingen seit dem Jahre 1955 in zunehmender Zahl nervenfachärztliche und medizinisch-psychologische Gutachten über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erstattet. Es handelte sich dabei meist um Gutachten oder Obergutachten bei Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis oder im Rahmen eines Entziehungsverfahrens. In vielen Fällen lagen Vorgutachten der dem TÜV angeschlossenen medizinisch-psychologischen Institute für Verkehrs- und Betriebssicherheit vor, gegen die von den Antragstellern Einspruch erhoben worden war.

Die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit von medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchungen mit testpsychologischen Verfahren hatte inzwischen in der Öffentlichkeit durch ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Bremen vom 23.1o.1962 (OVG IA 62/62) a Ba 67/62 in einer Verwaltungsstreitsache (Fahrerlaubniserteilung) Aufsehen erregt.

In der Urteilsbegründung wurden die psychologischen Analysen und die charakterologischen Tests nicht als Tatsachen im Sinne von § 2 STVG, aus denen der Schluß auf die mangelnde Eignung in charakterlicher Hinsicht gezogen werden könnte, anerkannt. Ebenso wie die Verwaltungsbehörde schloß sich auch das Gericht dieser Ansicht an und zog keine Testergebnisse zur Beurteilung heran.

Des weiteren wurden in der Urteilsbegründung verfassungsrechtliche Grundsätze herangezogen, die jedem Menschen eine ureigene Intimsphäre gewährleisten, die folglich staatlichen Registrierungen und Tests entzogen sind. Aus diesem Grund stellten psychologische Analysen und charakterologische Tests zur Beurteilung der Fahreignung eine Verletzung dieser Grundsätze dar. Außerdem wurde die Frage er-

örtert, ob man überhaupt die charakterologischen Untersuchungsmethoden als gesichert ansehen kann.

Zur Rechtfertigung der testpsychologischen Verfahren führten Mediziner und Psychologen die enorme Zunahme der Verkehrsunfälle mit ihren zahlreichen Verkehrstoten und Unfallverletzten an, die hauptsächlich auf eine rücksichtslose und unbeherrschte Fahrweise zurückzuführen waren. Ebenfalls wiesen sie auf den Anstieg der Fahrerfluchtdelikte als Ausdruck charakterlichen Fehlverhaltens hin. Aus diesen Gründen stand man von medizinisch-psychologischer Seite auf dem Standpunkt, daß eine wirksame Unfallprophylaxe nur dann möglich sei, wenn der charakterliche Eignungsnachweis von mehrfach vorbestraften Kraftfahrern erbracht wird.

Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Bremen vom 23. 1o.62 wurde durch das Urteil des 7.Senates des Bundesverwaltungsgerichtes Berlin (B Verw. G VII C 1o3.63) vom 2o.12.1963 aufgehoben. In der Urteilsbegründung wurde die Verwertung der Gutachten, die auf psychologischen Tests beruhen, grundsätzlich nicht als unzulässig betrachtet. Der Sachverständige sollte zum Gehilfen des Richters bei der Bildung der richterlichen Überzeugung werden. Der Richter hat aufgrund der Ergebnisse testpsychologischer Untersuchungen in eigener Verantwortung zu entscheiden, ob der Betroffene aus charakterlichen Gründen zum Führen eines Kraftfahrzeuges geeignet ist oder nicht. Verfassungsrechtliche Bedenken wurden in der Urteilsbegründung nicht mehr geltend gemacht.

Von medizinisch-psychologischer Seite wurde diese Entscheidung begrüßt, denn die testpsychologische Diagnostik stellt ein Mittel zur Persönlichkeitserhellung dar. Außerdem liegt in ihr eine objektivierende Methode, weil man in der Begutachtung und Unfallursachenforschung die Möglichkeit zum Vergleich und zur Nachprüfung hat, aus denen man progno-

stische Folgerungen über den Grad der persönlichkeitsbedingten Unfallsicherheit und Unfallgefährdung ziehen kann. Voraussetzung aller testpsychologischen Verfahren im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchung ist selbstverständlich die Forderung, daß die Untersuchung, soweit sie die Persönlichkeit betrifft, in sachgerichteter Form erfolgt und nur die Dinge erfaßt, die für die Fragestellung unumgänglich notwendig sind. Voraussetzung ist ebenfalls, daß die psychologische Begutachtung mit einer eingehenden psychiatrischen Exploration, einer gründlichen anamnestischen Befragung und dem Studium der von den Verwaltungsbehörden überlassenen Aktenunterlagen einhergeht.

Alle diese Kriterien wurden bei den von uns durchgeführten Untersuchungen beachtet. Geprüft werden soll, ob und in welchem Umfang den Untersuchungsergebnissen eine objektive und praktische Bedeutung zukommt.

B Untersuchungsmethoden und Beurteilungskriterien:

Die Untersuchungsmethoden beruhen auf den von K. M a y e r erarbeiteten Methoden und Beurteilungskriterien. Ziel der ganzheitlichen Untersuchung der Persönlichkeit war die Erfassung psychophysischer Funktionstüchtigkeit und charakterologischer Wesenskomponenten in gleicher Weise. Im Einzelnen ging das Bemühen um

1. Erfassung der Persönlichkeitsstruktur
2. der Lebensthematik
3. der Emotionalität
4. der Umwelt und des Umweltbezuges
5. der funktionalen Leistungsfähigkeit sowie des
6. allgemeinen Gesundheitszustandes (interne, neurologische und psychiatrische Untersuchung)

Untersuchungsmethoden:

Dabei wurden Leistungstestverfahren und Persönlichkeitstestverfahren angewandt.

Leistungstestverfahren:

Mit den Leistungstestverfahren erfaßt und mißt man psychophysische Teilfunktionen wie Aufmerksamkeitseinstellung und -verteilung, Konzentration, Reaktions- und Umstellungsfähigkeit sowie die intellektuelle Befähigung und Denkart.

Zur allgemeinen Messung der intellektuellen Befähigung dient der Hamburg-Wechsler-Intelligenztest oder der Amthauertest.

Der Hamburg-Wechsler-Test ist ein geeichter Test von guter Zuverlässigkeit und Genauigkeit. Die Zuverlässigkeit (Reliabilität) ist die Genauigkeit, mit der der Test das mißt, was er faktisch mißt. Genauigkeit (Validität) ist die Genauigkeit, mit der er mißt, was er messen soll. Es kann also an sich sein, daß ein Test eine gute Reliabilität hat, ohne daß die Validität ausreichend ist. Auf die Probleme der Testeichung und -Entwicklung kann jedoch in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden. Der

Hamburg-Wechsler-Test berücksichtigt in angemessener Weise verbale und stumme Tests und bietet objektive quantitative Werte.

Weiterhin wurde die Zahlentafel angewandt. Es handelt sich hier ebenfalls um eine speziell zur diagnostischen Strukturanalyse erarbeitete Methode, die primär die Aufmerksamkeitseinstellung und Aufmerksamkeitsverteilung untersucht. Aus der Verlaufsform kann außerdem das Verhältnis von Antrieb und Steuerung zueinander bestimmt werden. Kurvenmäßig dargestellt, ergeben sich bestimmte, statistisch errechnete "Modelle", die bezeichnend sind für bestimmte Verlaufsformen, z.B. Verlaufsformen der Ausgeglichenheit = mittlere Antriebe bei mittlerer Steuerung. Verlaufsform des Gespanntseins = starke Antriebe - starke Steuerung, Verlaufsform der Verhaltenheit und Verfestigung = schwache Dynamik - starke Steuerung.

Auf der Zahlentafel sind die Zahlen von 11 - 5o in verschiedener Größe und durcheinander angeordnet. Der Proband erhält die Instruktion, die Zahlen in der Reihenfolge des Zählens aufzusuchen, zu zeigen und zu nennen. Die Suchzeit für die einzelnen aufeinander folgenden Zahlen wird in die Kurve eingetragen, und das anschließende Kurvenbild ergibt die eben beschriebene Verlaufsform mit den daraus zu ziehenden Folgerungen (Schlechtinger).

Ein weiteres Verfahren stellte der Revisionstest dar. Dieser Test ergibt eine Arbeitskurve, d.h. eine graphische Erfassung und Darstellung von Arbeitsleistungen (Mengen- und Güteleistung sowie Leistungsschwankungen))Stender). Dieser ursprünglich in der Arbeitspsychologie entwickelte Test hat sich auch nach den Untersuchungen K.Mayers als verkürztes Verfahren für klinische und medizinisch-psychologische Untersuchungen bewährt. Es besteht eine positive Korrelation zwischen Mengenleistung im Revisionstest und Leistungsumfang des Kraepelin-Pauli-Tests. Aus den qualitativen und quantitativen Verlaufsmerkmalen dieser Tests lassen sich Folgerungen und Ausprägungsgrad der Strukturdeterminanten Antrieb, Steuerung und Vitalität ziehen. Darüberhinaus stellt er ein gesichertes diagnostisches Verfahren zur Erfassung der allgemeinen Leistungsfähigkeit dar (Mengen und Fehler), z.B. hohe Fehlerzahl bei trieb- und antriebsstarken Probanden, eine geringe Fehlerzahl bei eventuell hoher Verbesserungszahl bei willentlich gerichteten, bedachtsamen Probanden. Allgemein ergibt sich bei Überwiegen des dynamischen Wollens eine höhere Fehlerzahl als bei Überwiegen der willentlichen Steuerung. Außerdem wird ausgewertet die Verlaufstendenz. Bei gut ausgeprägtem Antrieb und Steuerung finden wir eine steigende Verlaufstendenz, bei ausgeglichenem Leistungsverhalten keine steigende oder fallende Verlaufs-

tendenz, bei mangelnder Belastbarkeit oder geringer Steuerung eine fallende Verlaufstendenz.

Ein weiteres Kriterium dieses Tests ist der Schwankungsgrad. Weitläufige Schwankungen beobachten wir bei vitalstarken, kurzläufige und kurzzeitige Ruhepausen bei vitalschwachen Probanden. U.U. ergibt sich aus kurzläufigen Schwankungen auch ein Hinweis für eine Differenz zwischen Wollen und Vermögen wie z.B. bei unruhig-gespannten Persönlichkeiten.

Mit dem Projektionstachystoskop konnte man die Auffassungsgeschwindigkeit und -sicherheit prüfen.

Darüberhinaus erfolgte die Messung der Reaktionszeit auf akustische und optische Reize und unter Mehrfachbelastung. Dabei wurden Reaktionstempo und Reaktionssicherheit sowie die sensomotorische Koordination erfaßt. Alle diese angewandten Verfahren lieferten quantifizierbare, d.h. meß- und vergleichbare Ergebnisse.

Persönlichkeitstestverfahren:

Die zur Erfassung der Persönlichkeit notwendigen Persönlichkeitstests dienen der Erfassung besonderer Wesenskomponenten der Persönlichkeit bzw. der Persönlichkeitsstruktur.

Es ist zu unterscheiden zwischen projektiven Testverfahren und Ausdruckstest.

Die projektiven Testverfahren (Rorschachtest, TAT-Test) erfassen die Persönlichkeitsstruktur sowie die Konflikte und Strebungen einer Persönlichkeit. Unter Projektion versteht man die unbewußte Äußerung innerseelischer Verfassung und Vorgänge. Beim Projektionstest wird durch einen Reiz sprachlicher oder anschaulicher Art eine Aufforderung erteilt, sich von diesem Reiz zu einem Einfall anregen zu lassen, ihn darzustellen oder auszudrükken.

Bei dem Ausdruckstest werden aus der äußeren Ausdrucks- und Erscheinungsweise der Persönlichkeit charakterliche und psychische Eigenschaften erschlossen. Die Auswertung erfolgt vorwiegend durch intuitive Sinnerfassung (z.B. Wartegg-Zeichentest). Auch die graphologische Beurteilung der Schrift stellt dabei einen Ausdruckstest dar. Zur Kritik an den Ausdruckstests ist zu sagen, daß sie erhebliche $Anforderungen an Gestaltungskraft und zeichnerische Ausdrucksfähigkeit stellen. In experimentellen

Untersuchungen wurde eine hohe Korrelation der Ausdruckstests zur zeichnerischen Fähigkeit und Intelligenz festgestellt, so daß sie in ihrer Brauchbarkeit als Persönlichkeitstests gemindert sind.

Es ist aber zu bemerken, daß grundsätzlich eine Diagnose oder Erfassung einer Persönlichkeit nicht mit Hilfe eines einzelnen Tests möglich ist und somit die Ausdruckstests zusätzlich wertvolle Ergebnisse bieten können (K.Mayer).

1. Erfassung der Persönlichkeitsstruktur:

Die Erfassung der Persönlichkeitsstruktur richtete sich im Wesentlichen auf die Erfassung der Persönlichkeitskomponenten Vitalität, Dynamik und Steuerung sowie ihr Ordnungsverhältnis zueinander.

Unter der Vitalität wird die der Persönlichkeit angeborene, ursprüngliche Lebenskraft verstanden, die die Grundlage für ihre gesamte psychophysische Kraft- und Energieentfaltung darstellt. Der Grad der Vitalität eines Menschen bestimmt seine körperlich-seelische Belastbarkeit, sein Durchsetzungs- und Aushaltevermögen.

Die Dynamik faßt die gesamten Antriebe und Strebungen des Menschen zusammen. Die Antriebe bedingen die individuelle Intensität- und Ablaufgeschwindigkeit des gesamten psychophysischen Geschehens, aus den Strebungen dagegen folgern Ziele und Art der persönlichen Lebensverwirklichung.

Mit Hilfe der Steuerung ist der Mensch imstande, Vitalkraft und Dynamik sinnvoll und ökonomisch aufeinander abzustimmen. Rationale und willentliche Steuerung regulieren mehr oder weniger die Handlungsweise eines Menschen und beherrschen unter Umständen überschießende Antriebe und nicht realisierbare Strebungen (Dirks, K. Mayer).

Von H e r w i g und D i r k s (8) wurden die Strukturtypen des praktischen Handelns entwickelt. Das Durchdringungsverhältnis und Ordnungsverhältnis der drei Persönlichkeitskomponenten sowie das Maß ihrer Entsprechung und Nichtentsprechung wird in einem dreidimensionalen Schema dargestellt.

Das Schema ergibt für die geringe, mittlere und hohe Ausprägung der drei Grundpersönlichkeitskomponenten 27 Strukturformen, die jeweils durch ein Stichwort charakterisiert sind. Später wurde das Strukturschema auf ins-

gesamt fünf Stufen erweitert. Es wurden für alle Strukturdeterminanten je zwei Zwischenstufen eingeführt, so daß für jede dieser drei Determinanten fünf Ausprägungsgrade möglich waren.

Wenn dabei auch nicht die Gesamtheit aller diagnostischen Befunde erfäßt wird, so wird doch jeweils ein fest umrissener Anteil berücksichtigt, ohne daß der ganzheitliche Zusammenhang der Persönlichkeit vollständig aufgelöst wird, wie das bei der Berücksichtigung einzelner Komponenten unausbleiblich ist.

Es verfügen beispielsweise alle Typen der untersten Stufe des Schemas über eine nur geringe Vitalität, so daß die im ganzen größere Dynamik eine Unausgeglichenheit und einen unzureichenden Kräftehaushalt bedingt.

Abbildung 1:

Strukturtypen des praktischen Handelns nach H e r w i g und D i r k s.

Durchdringungs- und Ordnungsverhältnis der drei Persönlichkeitskomponenten Vitalität, Dynamik und Steuerung

331 Stoßkräftig Ungesteuerte
332 Stoßkräftig Aktive
333 Stoßkräftig Gespannte

321 Kraftvoll Ungesteuerte
322 Kraftvoll Ausgeglichene
323 Kraftvoll Zielsichere

311 Schwerfällig Ungerichtete
312 Schwerfällig Verhaltene
313 Schwerfällig Verfestigte

231 Aktiv Ungesteuerte
232 Aktiv Unbekümmerte
233 Aktiv Angespannte

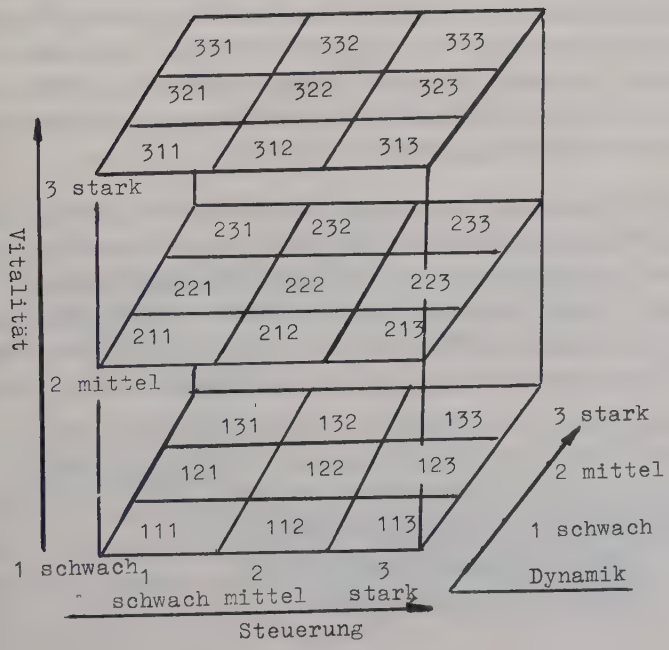
221 Unbesorgt Labile
222 Natürlich Ausgeglichene
223 Ruhig Gerichtete

211 Schwunglos Ungerichtete
212 Bedachtsam Verhaltene
213 Unelastisch Verfestigte

131 Geschäftig Ungesteuerte
132 Strebend Unruhige
133 Sich überfordernde

121 Schwäclich Labile
122 Sensibel Ausgeglichene
123 Haltungsmäßig Kompensierende

111 Schwächlich Ungerichtete
112 Schwächlich Verhaltene
113 Schwächlich Verfestigte



Zur strukturpsychologischen Klärung der Unfalldisposition hat Dirks erstmalig diese Strukturtypen des praktischen Handelns mit dem Häufigkeitsgrad ihrer Unfälle verglichen. Nach ihm wurden in der Folgezeit immer wieder Vergleichsgruppen von Unfällern und Nicht-Unfällern strukturpsychologisch untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigten deutlich, daß die Ausgeglichenheit der Persönlichkeitsstruktur, die sich aus einer harmonischen Übereinstimmung von Vitalität, Dynamik und Steuerung ergibt, für eine ungestörte und sichere Reaktions- und Verhaltensweise maßgebend ist. Andere Untersuchungen ergaben, daß unausgeglichene Strukturen eine erhöhte Unfallgefährdung darstellen, wobei diese mit dem Grad der Unausgeglichenheit steigt. Bedeutungsvoll ist dabei, daß die Vitalität das Maß der strukturellen Ausgeglichenheit und damit den Grad der Unfallsicherheit bedingt. Mit anderen Worten heißt das, daß eine schwach ausgeprägte Vitalität im Allgemeinen die Unfalldisposition fördert; dies besagt aber nicht unbedingt, daß eine Persönlichkeit mit schwacher Vitalität und harmonischem Durchdringungsverhältnis von Steuerung und Dynamik unbedingt unfallgefährdet ist. Auch eine Persönlichkeit mit guter Vitalität kann strukturell unausgeglichen und damit unfallgefährdet sein, wenn sich Ausmaß von Dynamik und Steuerung nicht entsprechen.

Bei diesen Vergleichsuntersuchungen stellte sich immer wieder heraus, daß schwache und starke Dynamik sowie auch schwache und unzureichende Steuerung bei der Unfallgruppe vorherrschte. Aber auch eine gute bis stark ausgeprägte Steuerung bei schwacher Vitalität und Dynamik führte zu einer Einengung, d.h. Verfestigung der Persönlichkeit.

Insgesamt dominierte die Dynamik über die Steuerung und die Vitalität, wobei die Steuerung wieder über die Vitalität vorherrschte. Aus diesem Grunde teilte K. M a y e r (1o) die unfallgefährdeten Persönlichkeiten ein in

passive Unfallerleider und
aktive Unfallverursacher.

Den Typ des passiven Unfallerleiders stellen danach vorwiegend die psychasthenischen Persönlichkeiten dar, die sich durch geringe Vitalität und Belastbarkeit auszeichnen. Zu ihnen wird der Vitalschwach-Labile und der Vitalschwach-Beunruhigte mit seiner unruhigen Dynamik und erhöhten Störbarkeit sowie der Vitalschwach-Verfestigte mit vermehrter Steuerung und sich daraus ergebender Einengung gezählt. Von diesen wird der Unfall meist nicht schuldhaft verursacht, vielmehr ist ihnen durch mangelnde Anpassungs- und Umstellungsfähigkeit sowie der leichten Beeindruckbarkeit und Verunsicherung eine erforderliche elastische adäquate Reaktions- und Verhaltensweise im Verkehr nicht möglich.

Den Typ des aktiven Unfallverursachers stellen die Aktiv-Unbekümmerten, Aktiv-Ungesteuerten und Triebhaft-Ungesteuerten dar. Bei diesen Persönlichkeiten handelt es sich um Menschen mit kräftiger Vitalität und Belastbarkeit, jedoch geringer Steuerung, deren Verhalten oft rücksichtslos und bewußt verkehrswidrig erscheint, oft aber auch aus mangelnder Umsicht und Vorsicht resultiert, oder aus einem erhöhten Darstellungsbedürfnis heraus geschieht, wie es bei jugendlichen Personen oft der Fall ist, was zur Folge hat, daß Gefahren trotz ausreichender Einsicht verkannt oder zu leicht genommen werden. Nach K. M a y e r dürfte der Anteil der Unfälle aus bewußt rücksichtslosem Verhalten kaum über 1o % liegen.

Zwischen den Psychasthenikern und den aktiven Unfallverursachern steht die Gruppe der ebenfalls vermehrt unfallgefährdeten, schwunglos-labilen Persönlichkeiten, die an ihrer geringen Dynamik und Steuerung erkennbar sind. Im Gegensatz zu den Vitalschwachen sind sie am Unfall aus mangelnder Umsicht und Steuerung sowie aus Trägheit beteiligt.

2. Lebensthematik:

Unter Lebensthematik sind die Inhalte der Strebungen und die Richtung der Steuerung zu verstehen, die das Persönlichkeitsbild eines Menschen nach der Art des Lebensvollzugs

und der Lebensverwirklichung ergänzen, wobei drei Persönlichkeitsformen der Lebensthematik unterschieden werden.

1. die Komplizierungsformen
2. die Differenzierungsformen
3. die ursprünglichen Formen

Wie psychodiagnostische Untersuchungen ergeben haben, zeigen die K o m p l i z i e r u n g s f o r m e n oft eine gestörte und krisenhafte Lebensgestaltung. Im Grunde handelt es sich bei ihnen um neurotische oder psychopathische Persönlichkeiten, bei denen ähnlich wie bei der Neurose im Vordergrund die Angst steht, auf die als Reaktion sowohl eine Depression als auch Sicherungs- und Geltungsstreben erfolgen kann. Die Ausbildung von Komplizierungsformen geschieht oft auf dem Boden einer unterdurchschnittlichen Vitalität. Beispielhaft hierfür steht das psychasthenische Syndrom von S j ö r b r i n k und J a n e t (12). Zu den Komplizierungsformen gehören auch die Unfallneurotiker (nach K. M a y e r 3o - 4o % der Unfallverletzten). Außerdem herrschen auch bei den Persönlichkeiten mit geminderten Gesundheitszustand die Komplizierungsformen vor.

Die D i f f e r e n z i e r u n g s f o r m e n zeichnen sich aus durch eine durchweg optimale Lebensgestaltung und -verwirklichung aufgrund ihrer harmonisch aufeinander abgestimmten Persönlichkeitskomponenten. Sie setzt eine ausreichende Vitalität voraus. Die differenzierte Persönlichkeitsform hat sich nach vielen Vergleichsuntersuchungen auch bei einer strukturellen Unausgeglichenheit als relativ unfallsicher erwiesen.

Die u r s p r ü n g l i c h e n F o r m e n zeigen einen glatten, ungestörten Lebensvollzug auf dem Boden einer guten Vitalität.

3. Emotionalität

Bei der Untersuchung der Wechselbeziehung zwischen Reaktions-

und Verhaltensweise einer Persönlichkeit mit ihrer Gefühls- und Stimmungslage fand K. M a y e r eine erhöhte Unfalldisposition bei empfindsam-beeindruckbaren, emotional-labilen, verunsicherten und gestörten Persönlichkeiten. Diese Erfahrungen bestätigen die Untersuchungsergebnisse S c h a r g e s in Bezug auf die Stabilität des Gefühls und der Lebensgrundstimmung der Probanden insofern, als 75 % einer Unfallgruppe labil, verunsichert und gestört waren, während in einer unfallfreien Gruppe 76% sich durch eine stabile Emotionalität auszeichneten.

Eine besonders gefährdete Persönlichkeitsstruktur ergab sich, wenn zu einer labilen Emotionalität noch strukturelle Unausgeglichenheit, vor allem auf dem Boden einer schwachen Vitalität kam und sich damit eine komplizierte Persönlichkeitsform in Bezug auf die Lebensverwirklichung bildete.

4. Umwelt und Umweltbezug:

Die Tatsache, daß gestörte Umweltbeziehungen und auch länger anhaltende Konfliktsituationen besonders bei den vitalschwachen oder gesundheitlich geminderten Persönlichkeiten unfallfördernd wirken, hat sich immer wieder bestätigt. Die latente Unfallneigung kann unter ungünstigen Umweltbeziehungen auf dem Weg über eine emotionale Unausgeglichenheit und Verunsicherung manifest werden, d.h. bei dem Zusammentreffen der unfallfördernden Persönlichkeitskomponenten mit ungünstigen Umweltbeziehungen kann die persönlichkeitsbedingte Unfallgefährdung zu einer akuten Unfallgefahr führen (1o).

C Eigene Untersuchungen

In der vorliegenden Arbeit sollen die Ergebnisse der in den Jahren 1957 bis 1963 nach oben beschriebenen Kriterien und Methoden durchgeführten medizinisch-psychologischen Kraftfahreignungsuntersuchungen dargestellt werden.

Außerdem wurde das weitere Fahrverhalten derjenigen Probanden, denen die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde, mit Hilfe der von den Verwaltungsbehörden überlassenen Führerscheinakten katamnestisch untersucht.

Insgesamt wurden von den zuständigen Verwaltungsbehörden 152 Probanden zur medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchung überwiesen. Von diesen wurden aufgrund der Untersuchungsergebnisse 99 Probanden (rund 65 %) die Fahrerlaubnis wiedererteilt. 53 Probanden (rund 35 %) wurde die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen abgesprochen.

Die Aufteilung der Probanden nach den Delikten, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis führte, ergibt:

1. Trunkenheit am Steuer		41 (27 %)
diese unterteilen sich wiederum in:		
a) Unfall unter Alkohol	15 (9,9%)	
b) aufgefallen durch Fahrweise unter Alkohol ohne Unfall	14 (9,2%)	
c) Unfall und Fahrerflucht unter Alkohol	7 (4,6%)	
d) Verkehrsgefährdung durch Alkohol	5 (3,3%)	
2. Mehrfachtäter[+]		29 (19,1%)

[+]Nach den Bundesrichtlinien vom 23.11.1963 (Verkehrsblatt Seite 701) werden Kraftfahrzeugführer mit gehäuften Verkehrsdelikten als Mehrfachtäter bezeichnet und behandelt. Seit Einführung des Punktesystems bestehen ab 8 Punkten Zweifel an ihrer Fahreignung und ist eine Eignungsuntersuchung angezeigt.

3. Unfall im Anfall	1o (6,6%)
4) Unfallflucht	7 (4,6%)
5. Fahrlässige Körperverletzung	5 (3,3%)
6. Unfall	4 (2,6%)
7. Außerverkehrsrechtliche Vorstrafen	4 (2,6%)

Außerdem wurden untersucht:

8. Wegen körperlicher Mängel	31 (2o,4%)
9. wegen vorgeschrittenen Alters	9 (6,o%)
1o. wegen dreimaligen Nichtbestehens der Fahrprüfung	7 (4,6%)
11. wegen Erweiterungsanträgen auf eine höhere KFZ-Klasse bzw. Fahrgastbeförderung	5 (3,3%)

99 Probanden erwiesen sich als geeignet.

53 Probanden zeigten sich als nicht geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Die Aufteilung nach Delikten ergibt sich aus Tabelle I

Delikt	Zahl der Probanden	in %	wiedererteilt	in %	nicht wiedererteilt	in %
1.	41	27	3o	19,8	11	7,2
a)	15	19,9	11	7,2	4	2,6
b)	14	9,2	11	7,2	3	2,o
c)	7	4,6	4	2,6	3	2,o
d)	5	3,3	4	2,6	1	o,7
2.	29	19,1	21	13,8	8	5,3
3.	1o	6,6	3	2,o	7	4,6
4.	7	4,6	5	3,3	2	1,3
5.	5	3,3	2	1,3	3	2,o
6.	4	2,6	3	2,o	1	o,7
7.	4	2,6	3	2,o	1	o,7
8.	31	2o,4	17	11,2	14	9,2
9.	9	6,o	7	4,6	2	1,3
1o.	7	4,6	4	2,6	3	2,o
11.	5	3,3	4	2,6	1	o,7

a) Untersuchungsergebnisse von Probanden, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen

53 Probanden erwiesen sich aufgrund des Untersuchungsergebnisses als nicht geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges.

Von diesen wurden 14 Antragsteller wegen körperlicher und geistiger Funktionsmängel als nicht geeignet bezeichnet. Dabei lagen in 8 Fällen pathologische Abbauerscheinungen und Wesensveränderungen vor, die in 4 Fällen auf eine substantielle Hirnschädigung im Sinne einer Contusio cerebri zurückzuführen waren. Bei allen fand sich im Hamburg-Wechsler-ein erhöhter Abbauquotient. Die psychophysische Leistung war bei langsamer, erschwerter Umstellung und unsicherer Reaktionsfähigkeit und matter, ungerichteter konzentrativer Zuwendung und Einstellung bei engem Aufmerksamkeitsbereich mangelhaft.

In zwei Fällen fand sich ein Defektzustand nach Psychosen, wobei bemerkenswert ist, daß ein Proband mit einer paranoid-halluzinatorischen Psychose und Defektzustand der Verwaltungsbehörde erst verdächtig wurde, nachdem er mehrere Male mit der Bitte vorstellig wurde, doch sein Nummernschild mit der Nummer 500 umändern zu dürfen. Als ihm das mehrmals verweigert wurde, erschien er mit lauten Vorwürfen, daß die Nullen ihn verfolgten, die anderen Straßenverkehrsteilnehmer, ebenso wie die Kollegen ihn wegen der Nullen verfolgten, und niemand wolle doch schließlich eine Null sein, was dann schließlich zur medizinisch-psychologischen Untersuchung bei uns führte.

Zwei Probanden wurden wegen einer Epilepsie mit krampspezifischen Abläufen im Elektroencephalogramm und der typischen epileptischen Wesensänderung abschlägig beschieden.

Ein Proband mit einem kombinierten Mitralvitium und Dyspnoe bei Vorhofflimmern stellte den Typ des Haltungsmäßig-Kompensierenden dar und wäre medizinisch-psychologisch in der Lage

gewesen, seine körperliche Funktionsbeeinträchtigung zu kompensieren, wenn nicht der fachinternistische Gutachter den Stress des motorisierten Straßenverkehrs als eine zu große Belastung für den Probanden angesehen hätte.

Ein Proband, der aufgrund einer spastischen Hemiparese links mit erheblichen Kontrakturen an Armen und Beinen als Folge einer frühkindlichen Hirnschädigung zur Untersuchung kam, zeigte eine unelastisch-verfestigte Persönlichkeitsstruktur, zu der sich außerdem noch emotionale Unausgeglichenheit gesellte, womit es deutlich zur Ausprägung einer komplizierten Persönlichkeitsform kam. Er war nicht imstande, seine Körperbehinderung von der Persönlichkeit her zu kompensieren.

Zwei Antragsteller wegen vorgeschrittenen Alters wurden als nicht geeignet bezeichnet. Der eine war ein 64-jähriger einerseits ungesteuerter, unruhig-gespannter, andererseits eingeengter Bücherrevisor mit zudem verminderter Sach- und Selbstkritik und vermehrter Reiz- und Erregbarkeit, die sich in aggressiven Entgleisungen äußerte.

Auch der 69-jährige Besitzer einer Baufirma erwies sich wegen seiner verminderten reaktiven und geistigen Anpassungsfähigkeit mit Neigung zur Perseveration durch ungenügende psychophysische Leistungen als nicht geeignet.

Sieben Probanden, die einen Unfall im Anfall verursacht hatten, wurden als nicht geeignet befunden. Unter ihnen zeigten drei im EEG eindeutige Krampfpotentiale. Der Persönlichkeitsstruktur nach untersucht, handelte es sich um die Strukturtypen des Aktiv-Unbekümmerten, Bedachtsam-Verhaltenen und Unelastisch-Verfestigten.

Ein aktiv-unbekümmerter Hypertoniker und ein unbesorgt labiler Proband sowie ein intellektuell überdurchschnittlich begabter Gärtner und Landarbeiter, der in Prima eine hebephrene Psychose durchgemacht hatte, und nun hirnorganische Abbauzeichen sowie eine paroxysmale Dysrhythmie zeigte, und schließ-

lich ein Proband mit seelischer Fehlhaltung und abnormer Erlebnisreaktion, die fraglich durch ein Hirntrauma zugespitzt worden war und der nach unvollendetem Medizinstudium Offizier, Einkäufer und nach längerem Versagenszustand als Arbeitsloser endlich in den Verwaltungsdienst einer Autofabrik gefunden hatte, erlitten cerebralorganische Anfallsäquivalente, in welchen sie das Bewußtsein und damit die Beherrschung über das Fahrzeug verloren und dadurch einen Unfall verursacht hatten. Ihre unausgeglichenen und damit erhöht unfallgefährdeten Persönlichkeitsstrukturen und auch die zum Teil mangelnde psychophysische Leistungsfähigkeit schloß ihre weitere Teilnahme am Straßenverkehr aus.

Weiterhin wurden zwei Mehrfachtäter aufgrund deutlicher hirnorganischer Abbauzeichen mit geistiger Starre und mangelnder Einsichtsfähigkeit mit psychophysischen Leistungsmängeln abschlägig beschieden. Bei einem von ihnen bestand außerdem eine ausgesprochene emotionale Labilität, bei dem anderen ein depressiver Verstimmungszustand.

Außerdem wurde ein Unfallflüchtiger und ein Antragsteller zwecks Erweiterung seiner Fahrerlaubnis auf die Klasse II als nicht geeignet befunden.

Ebenso erwiesen sich als ungeeignet zwei empfindsam-beeindruckbare, unausgeglichene Probanden mit Fehlhandlungen und Fehlreaktionen, die wegen Unfallflucht und Trunkenheit am Steuer straffällig geworden waren.

Ein Imbeziller mit einem Intelligenzquotient von 5o war aufgrund seiner unzureichenden intellektuellen Befähigung nicht einmal in der Lage, die Verkehrszeichen zu lesen.

Unter den Probanden befanden sich übrigens einige Flüchtlinge aus der Tschechoslowakei, Ungarn und Kroatien, die aufgrund der Kriegswirren und der Flucht aus dem Osten nur unzulängliche Schulkenntnisse erworben hatten und zum Teil nur mangelhaft lesen und schreiben konnten, im praktischen Leben aber durchaus ihren Mann standen. Obwohl ihre intellek-

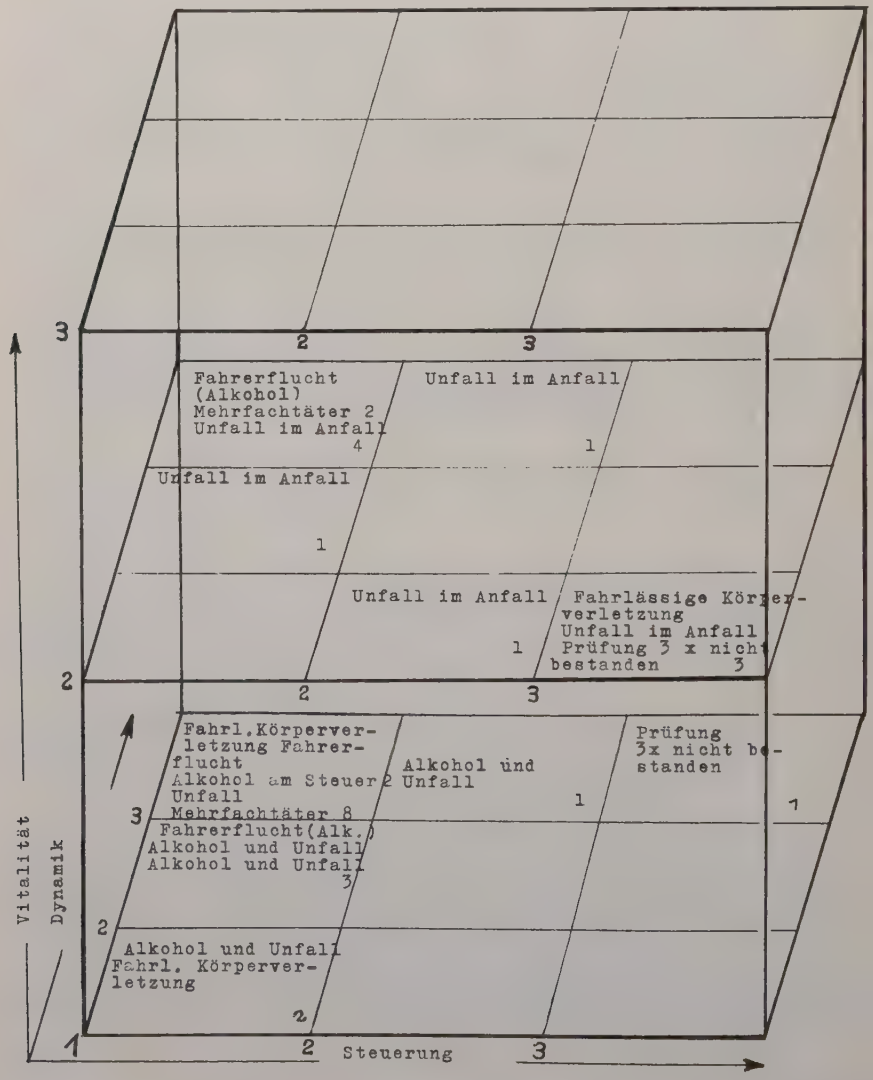
tuelle Befähigung und Denkart vorwiegend praktisch, anschaulich und ihr Intelligenzquotient niedrig war, wurde ihnen aufgrund der ausgeglichenen Persönlichkeitsstruktur die Fahrerlaubnis wiedererteilt. Peukert und Nieschke brechen für die Analphabeten eine Lanze, indem sie den Verkehrsbehörden vorschlagen, in diesen Fällen die schriftliche Fahrprüfung zu erlassen.

Drei Probanden stellten den Typ des Schwunglos-Labilen dar. Der eine von ihnen war als Mehrfachtäter, der andere wegen des Deliktes der fahrlässigen Verkehrsgefährdung unter Alkohol und der dritte, ein Dysplastiker mit einem Intelligenzquotient von 7o nach HAWIE, verschiedener außerverkehrsrechtlicher Vorstrafen wegen zur Untersuchung gekommen und wegen mangelnder Umsicht und Steuerung und mangelnder psychophysischer Leistungen als nicht geeignet befunden worden.

Zur besseren Anschaulichkeit werden die weiteren 25 als nicht geeignet befundenen Probanden unter der Deliktart in das genannte Strukturschema eingetragen (siehe Abb.2).

Abbildung 2:

Die Probanden wurden mit Bezeichnung ihres Deliktes in die ihrer Persönlichkeitsstruktur entsprechenden Kästchen des Herwig-Dirk Schemas eingetragen. Es soll dadurch der Zusammenhang zwischen Deliktart und Persönlichkeitsstruktur anschaulich gemacht werden.



So wird der Unelastisch-Verfestigte, der sich der fahrlässigen Körperverletzung schuldig machte, unter seinem Delikt "fahrlässige Körperverletzung" in das entsprechende Kästchen des Schemas eingetragen, ebenso jeder der weiteren 24 Probanden.

Dabei zeigt sich:

starke Vitalität ist bei keinem der Probanden vorhanden.

Ein mittleres Maß an Vitalität zeigten 1o Probanden. Von diesen sind die 5 Probanden mit Cerebralsorganischen Anfällen oder Anfallsäquivalenten bereits besprochen worden.

Die 15 Probanden mit nur schwach ausgebildeter Vitalität stellen die überwiegende Mehrzahl dar. Bei 13 von ihnen war das Steuerungsvermögen bei zum Teil lebhafter bis starker Dynamik nur mangelhaft ausgebildet. Wie aus dem Schema ersichtlich machten sich zwei Schwächlich-Ungerichtete eines Unfalls unter Alkohol und der grob-fahrlässigen Körperverletzung schuldig, drei Schwächlich-Labile verursachten unter Alkohol einen Unfall, wobei einer von ihnen Fahrerflucht beging. Acht Geschäftig-Ungesteuerte verursachten insgesamt drei Unfälle, z.T. mit Fahrerflucht unter Alkohol. Drei Mehrfachtäter hatten innerhalb des Zeitraumes von zwei Jahren bis zu 16 straßenverkehrsrechtliche Verstöße begangen. Ein Strebend-Unruhiger hatte ebenfalls einen Unfall unter Alkohol verursacht, ein Sich-Überfordernder die Fahrprüfung dreimal nicht bestanden.

Die Gruppe der belastbareren Probanden mit mittlerer Vitalität zeigte in fünf Fällen eine unzureichende Steuerung bei lebhaften bis starken Antrieben und Delikte wie Fahrerflucht unter Alkohol, Unfälle im Anfall und gehäufte Verstöße gegen das Straßenverkehrsgesetz.

Bei mittlerer Steuerung verursachten weiterhin ein Aktiv-• Unbekümmerter und ein Bedachtsam-Verhaltener Unfälle im Anfall.

Bei zu matten Antrieben und zu starker Steuerung fanden sich bei drei unelastisch-verfestigten Probanden fahrlässige Körperverletzung, Unfall im Anfall, und dreimaliges Nicht-Bestehen der Fahrprüfung. Bei all diesen Probanden kam zu der unausgeglichenen Persönlichkeitsstruktur noch eine mangelhafte psychophysische Leistungsfähigkeit hinzu.

Zusammenfassend kann zu dieser Gruppe der Probanden, denen der Führerschein nicht wieder erteilt wurde, gesagt werden, daß die Gruppe der Probanden, die durch Alkohol verkehrsrechtlich straffällig wurden, sich zum überwiegenden Teil aus vitalschwachen Persönlichkeiten mit verminderter Steuerung bei teilweise zu stark ausgeprägter Dynamik zusammensetzten.

Außerdem fand sich bei sechs Vitalschwachen eine emotionale Labilität mit leichter affektiver Störbarkeit und sich daraus resultierender leichter Verunsicherung, so daß sie, nach der Lebensthematik charakterisiert, Komplizierungsformen mit gestörtem und krisenhaftem Lebensvollzug darstellen, was sich auch aus der eingehenden Befragung der Lebensgeschichte und aus den Aktenunterlagen eindeutig bestätigte. Beispielhaft sind zwei Fälle:

> Einem 34-jährigen Großhändler XY wurde von der zuständigen Verwaltungsbehörde wegen wiederholter Trunkenheitsdelikte, die z.T. mit Unfall einhergingen, fünfmal der Führerschein entzogen, woraufhin er zwischenzeitlich zwar wieder einen Ersatzführerschein durch falsche Angaben erwarb, aber durch Nichteinhalten der Höchstgeschwindigkeit und wegen grobfahrlässigen Verhaltens im Straßenverkehr wieder aufgefallen war. Im Laufe der Untersuchung befragt, zeigte sich der Proband uneinsichtig und bagatellisierte sämtliche Unfälle. Der letzte Unfall hatte sich auf einer Geschäftsfahrt ereignet, auf der er dreimal seinen Vater gesehen hatte, dessen jetzige dritte Frau, (des Probanden 2.Stiefmutter) den Wagen gefahren hatte. Beim Überholen hatte er einen Unfall verursacht. Das Verhältnis zu seinem Vater war von jeher schlecht gewesen, hatte sich aber seit der dritten Eheschließung seines Vaters noch erheblich verschlechtert.
>
> Die psychophysische Leistungsfähigkeit des Probanden hielt sich durchaus im Rahmen der Norm.
>
> Die Persönlichkeitsstruktur war jedoch in hohem Maße unausgeglichen und labil, wobei es durch die von Jugend auf

bestehende Konfliktsituation zwischen dem Probanden und seinem Vater zu einer Neurotisierung kam, die sich in einer ausgeprägten affektiven Labilität äußerte und einerseits zu ungesteuerten Aggressionstendenzen (Anfahren des väterlichen Wagens), andererseits zu einer erheblichen Selbstunsicherheit führte, die dann durch übermäßigen Alkoholkonsum ausgeglichen werden sollte. Aufgrund der unausgeglichenen neurotischen Persönlichkeitsstruktur kam es immer wieder zu mangelhaften, undisziplinierten und unkontrollierten Verhaltensweisen und zu einer fehlenden sozialen Anpassung. Dies wurde weiterhin begünstigt durch das fehlende Einsichts- und Kritikvermögen, wobei der Mangel an Selbstkritik eine charakterologische Dominante darstellt. Da auch die mehrmalige Entziehung des Führerscheins in der Vergangenheit nicht vermocht hatte, den Probanden zu einem disziplinierten Verhalten im Verkehr zu bringen, wurde der Proband für ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gehalten. Da auf der anderen Seite aber der Führerschein von lebenswichtiger Bedeutung für ihn war, weil er als Großhändler auf seinen Kraftwagen angewiesen war, wurde ihm die Chance einer Nachuntersuchung in zwei Jahren gewährt.

An einem anderen Beispiel sei aufgezeigt, wie sehr Persönlichkeitsstruktur und Emotionalität in einer Belastungssituation bzw. Lebenskrise zu einem Unfall führen kann.

Ein 51-jähriger Handelsvertreter und Regierungsamtmann a.D. hatte nachts auf einer Bundesstraße zwei sich in seiner Fahrbahn bewegende und offenbar betrunkene amerikanische Soldaten angefahren und schwer verletzt. Nach kurzer Unterredung mit einer Begleiterin der beiden Verletzten entfernte er sich mit seinem PKW von der Unfallstelle, fuhr nach Hause und legte sich zu Bett, ohne die Polizei zu verständigen. Einer der angefahrenen Amerikaner verstarb auf der Fahrt von der Unfallstelle zur Klinik im Krankenwagen. Unser Proband wurde zwei Tage später verhaftet, nachdem er nach seinen eigenen Aussagen und denen seiner Tochter die ganze Zeit weinend im Bett gelegen habe. Er hatte keine Erklärung für seine Handlungsweise. Ermittlungen ergaben, daß er sich zur Zeit des Unfalls nicht im Zustand der Trunkenheit befunden hatte. Der Proband selbst machte als Grund für seine Handlungsweise geltend, die plötzliche und unerwartete Erkenntnis, zwei Menschen getötet zu haben, habe bei ihm zu einem Kurzschluß geführt, er habe nicht mehr denken können, sei wie blockiert gewesen und habe sich während der ganzen folgenden Tage zu keinem Entschluß durchringen können. Diese Angaben klangen zunächst wenig überzeugend, da nach K. M a y e r die Mehrzahl der Menschen der Erfahrung nach ohne weiteres im Stande sind, die affektive Belastung einer solchen Unfallsituation

zu verarbeiten. Bei Betrachtung der Persönlichkeitsstruktur und der besonderen Lebensumstände des Probanden wurde jedoch deutlich, daß der von ihm verursachte Unfall zu einer heftigen seelischen Reaktion und zu einer wesentlichen Beeinträchtigung seiner freien Willensentscheidung geführt hatte. Bei dem sonst offensichtlich rationell und willentlich ausgeprägt gut gesteuerten Mann mußte ein mit seiner bisherigen Lebensführung und Verhaltensweise nicht zu vereinbarender Ausnahmezustand vorgelegen haben.

Der Proband befand sich zur Zeit des Unfalls infolge besonderer Lebensumstände (plötzlicher Tod seiner Ehefrau, Tod eines anderen Verwandten und Erkrankung seines jüngeren Bruders, Disziplinarverfahren gegen ihn selbst) an der Grenze seiner seelischen Belastbarkeit. Es handelte sich bei ihm um eine im Grunde zwiespältige, unausgeglichene Persönlichkeit, die einerseits empfindsam-beeindruckbar und leicht verletzlich, andererseits strebend-tatkräftig und aktiv, wenn auch mit Neigungen zu affektiven Entgleisungen, war. Unser Proband zeigte die ausgeprägten Persönlichkeitsmerkmale der von Hirschmann in seinen Untersuchungen zur Unfallflucht aufgezeigten Täter. Auch die Lebensumstände vor Eintritt des Unfalls waren durchaus geeignet, im Zusammenhang mit der ganzen Persönlichkeitsstruktur des Probanden den Zustand einer wesentlichen Minderung der Steuerungsfunktionen und Willensentscheidung zu bewirken. Unter diesen Umständen wurde dem Probanden die Anwendung des § 52 Abs. 2 Stgb zugebilligt.

Untersuchen wir die Probandengruppe auf das Symptom der Psychasthenie, so kann festgestellt werden, daß sie konkordant mit der Gruppe der Vitalschwachen die überwiegende Mehrheit darstellen.

Bewußt rücksichtslos der Struktur und dem Delikt nach verursachten Unfälle nur zwei der Mehrfachtäter, von denen einer eine deutliche psychopathische Struktur zeigte.

Bemerkenswert ist außerdem, daß 17 dieser Probanden ihren Beruf ein oder zweimal gewechselt hatten, wobei zwei unter ihnen vom Studium über verschiedene Berufe zum Zeitungshändler und Arbeitslosen sozial abgestiegen waren.

1o Probanden stellten der Konstitution nach den Typ des dysplastischen Athletikers dar, wobei wohl denkbar wäre, daß eine gewisse Korrelation zwischen dysplastischer Kon-

stitution und krisenhaft gestörtem Lebensvollzug einerseits und erhöhter Unfallgefährdung andererseits besteht.

b) Untersuchungsergebnisse und katamnestische Untersuchungen an Probanden, denen die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde.

99 Probanden hatten sich aufgrund des Untersuchungsergebnisses als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

Die katamnestische Untersuchung ergab folgendes Ergebnis:

75 fuhren unfallfrei,
6 hatten sich der Fahrprüfung noch nicht unterzogen,
1 fiel durch ein negatives augenfachärztliches Gutachten aus,
1 hatte die Fahrprüfung nicht bestanden,
1 unterzog sich der geforderten augenfachärztlichen Untersuchung nicht,
2 war der Führerschein nicht wiedererteilt worden,
2 waren inzwischen verstorben.

Tatsächlich auffällig im Verkehr wurden 11:

1 war tödlich als Fußgänger verunglückt,
1 verursachte zum Teil mitschuldig einen Unfall,
5 begingen eine Übertretung,
1 erhielt eine Verwarnung,
3 wurde der Führerschein wegen in Trunkenheit verursachter Unfälle entzogen.

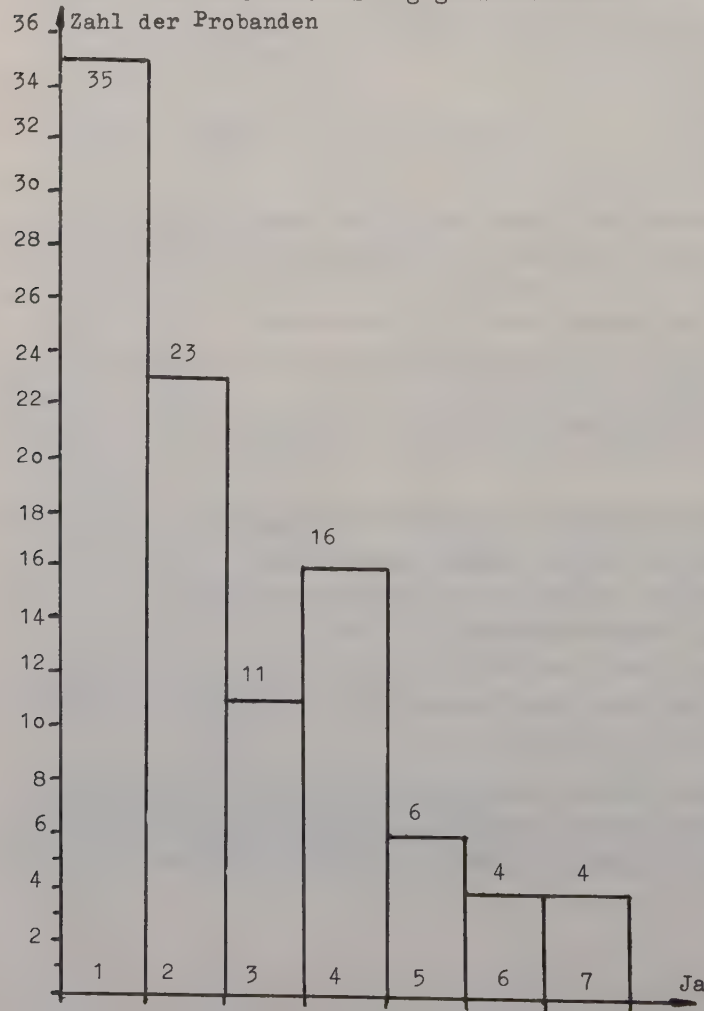
Seit der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis waren die Probanden bis zu sieben Jahren wieder gefahren. Die Abb.3 gibt einen Überblick über die Zahl der Probanden, die von

1-7 Jahren wieder am motorisierten Straßenverkehr teilgenommen hatten.

Es ist daraus zu ersehen, daß die Zahl der Probanden, die erst ein Jahr lang gefahren waren, mit 35 die überwiegende Mehrzahl darstellen.

Abbildung 3:

Zahl der Probanden im Verhältnis zur Zahl der Jahre, die sie seit der Wiedererteilung gefahren waren.



23 Probanden waren zwei Jahre lang, 11 Probanden drei Jahre lang, 16 Probanden vier Jahre lang, 6 Probanden fünf Jahre lang und 4 Probanden 6 und 7 Jahre lang gefahren. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Fahrdauer von 2,6 Jahren.

Bei der folgenden Darstellung der Untersuchungsergebnisse und der katamnestischen Erhebungen wird die Einteilung nach Deliktgruppen beibehalten, da sie die Übersicht erleichtert und außerdem festgestellt werden soll, ob ein Zusammenhang zwischen Delikt und Persönlichkeit besteht. Es werden daher die Probanden, die körperlicher und geistiger Funktionsmängel wegen zur Untersuchung kamen, die Antragsteller wegen vorgeschrittenen Alters, wegen verursachter Unfälle im Anfall und Antragsteller mit Erweiterungsanträgen vorweggenommen.

K ö r p e r l i c h e L e i d e n

17 der 31 Antragsteller (11,2 %) wegen eines körperlichen Leidens waren nach dem Untersuchungsergebnis imstande, aufgrund ihrer Persönlichkeitsstruktur und guten psychophysischen Leistungsfähigkeit die körperliche Funktionsbehinderung zu kompensieren. Es wurde daher die Fahrerlaubnis wiedererteilt. Zur Untersuchung gekommen waren sie aus folgenden Gründen:

7 wegen Zustand nach substantieller Hirnschädigung

davon 2 nach Granatsplitterverletzung mit Schwerhörigkeit (Kb 5o %),
1 Hemiparese links mit Verlust des rechten Auges,
1 rechtsseitige Erblindung,
1 Restzustand nach spastischer Hemiparese rechts, ohne wesentliche motorische Funktionsstörungen,
2 mit Anfällen bis 8 Jahre vor der Untersuchung;

4 wegen Sehstörungen

davon 1 Sehnervenschwund,

1 Einäugigkeit und Schwerhörigkeit,
1 Einäugigkeit links, rechts Sehschärfe, o,4,
1 Sehschwäche links;

1 wegen Altersabbau und Hypertonie,
1 wegen Hüftversteifung und Rotgrün-Schwäche,
1 wegen Zustand nach Contusio medullaris,
2 wegen einer durchgemachten manisch-depressiven Psychose;
1 wegen allgemeiner Leistungs- und Körperschwäche.

Von diesen 17 Probanden waren 11 Probanden im Durchschnitt 3,4 Jahre unfallfrei gefahren. Die Wiedererteilung erfolgte aufgrund ihrer weitgehend ausgeglichenen Persönlichkeitsstruktur (7 stellten den Typ des Natürlich-Ausgeglichenen dar) und ihrer guten Belastbarkeit mit guten psychophysischen Leistungen. Unter diesen befand sich ein empfindsam-beeindruckbarer Proband, der mehrmals an manisch-depressiven Verstimmungszuständen erkrankt war.

Bei der Beurteilung solcher Probanden läßt sich natürlich nicht voraussagen, ob und wann solche Zustände wieder auftreten. Zweifellos bedingt ein manisches Zustandsbild infolge der damit verbundenen Übersteigerung der Antriebe und ungesteuerten Verhaltensweisen mit fehlender kritischer Einstellung eine erhöhte Unfallgefährdung, doch rechtfertigt allein die Möglichkeit eines erneuten Auftretens eines manischen Zustandes die Verweigerung der Fahrerlaubnis für alle Zeit nicht. Es ist anzunehmen, daß bei schweren depressiven Verstimmungszuständen infolge mangelnder Spontaneität und Eigeninitiative ein Antrieb zum Fahren überhaupt fehlt, so daß hierdurch keine wesentliche Unfallgefährdung gegeben ist (K. M a y e r).

Einem sich Überfordernden und einem sich haltungsmäßig Kompensierenden (beide Zustand nach Hirntrauma) wurde die Eignung zur bedingt zugesprochen, da die stärkere Steuerung über lebhaftere Antriebe auf dem Boden einer schwachen Vitalität eine erhöhte Unfallgefährdung darstellte. Wegen guter

Einsichts- und Urteilsfähigkeit, besonders in Bezug auf die eigenen Leistungsgrenzen, hatten sie in der Folgezeit jedoch keine Gefährdung im Straßenverkehr hervorgerufen.

Auch einem intellektuell minderbegabten Probanden mit Hüftversteifung und Rotgrün-Schwäche, der bei Belastung infolge affektiver vermehrter Störbarkeit Fehlreaktionen zeigte, wurde die Fahrerlaubnis für den 3 km langen Weg von seiner Arbeitsstelle nach Hause nur bedingt wiedererteilt. Die katamnestische Untersuchung ergab, daß er bis zum Tage der Untersuchung bereits im dritten Jahr unfallfrei gefahren war.

Von dem Leidensweg eines 4o-jährigen aktiven, vital gut belastbaren Oberwerkmeisters mit Neigung zur Unbekümmertheit aber guter rationaler und willentlicher Steuerung sei hier kurz berichtet.

Der Proband hatte wegen seiner Körperbehinderung (leichte Paraspastik der unteren Extremitäten) einen Steuererlaß für sein Kraftfahrzeug beantragt. Es wurde daraufhin eine praktische Fahrprüfung in einem verkehrspsychologischen Institut von ihm verlangt. Er bekam Differenzen mit dem Fahrlehrer und fiel wegen mangelnder Fahrfähigkeit durch, nachdem er Jahre lang als Berufskraftfahrer viele tausend km gefahren war. An einem anderen verkehrspsychologischen Institut wurde ein organisches Nervenleiden (MS) festgestellt und der Führerschein entzogen, wogegen der Proband Beschwerde einlegte. Unabhängig voneinander stellten mehrere Universitätskliniken einen Restzustand nach Contusio medullae fest, die er sich bei einem Flugzeugabsturz im Krieg zugezogen hatte. Nach unserem Gutachten wurde ihm der Führerschein wiedererteilt und er selbst vor kurzem nachuntersucht. In seiner Symptomatik war in den vergangenen drei Jahren keine Verschlechterung eingetreten, und ebenso war er die ganze Zeit unfallfrei gefahren.

Bei einem Probanden, der wegen einseitiger Erblindung und einer Restsehschärfe von o,4 auf dem anderen Auge zur Antragstellung kam, wurde aufgrund der augenfachärztlichen Untersuchung die Fahrerlaubnis verweigert, von medizinisch-psychologischer Seite hatten keine Fahreignungsmängel bestanden.

Ein 41-jähriger, aktiver, flott-hypomanischer Betriebswirt mit überdurchschnittlicher rationaler und willentlicher Steuerung bei lebhaften Antrieben auf dem Boden einer durchschnittlichen Vitalität und guter psycho-

physischer Leistung, war nach einer stationären Behandlung wegen eins manischen Zustandsbildes zur Untersuchung gekommen. Da sein Verhalten angepaßt und keine manischen Symptome mehr vorhanden waren, wurde ihm der Führerschein wiedererteilt. Bis zu seinem plötzlichen Tode, dessen Gründe leider nicht festgestellt werden konnten, fuhr er unfallfrei.

Einem 62-jährigen Omnibusfahrer und Hypertoniker mit Anzeichen beginnender altersbedingter Abbauerscheinungen, wurde die Beschränkung des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung auf seiner altgewohnten Kraftlinie einmal am Tag hin und zurück unter der Bedingung regelmäßiger Nachuntersuchungen wiedererteilt. Trotz ausreichender Leistungsfähigkeit, vor allem im Bereich der praktischen Erfahrungen und erworbenen Fähigkeiten, vermochte er die Grenzen seiner eigenen Leistungsfähigkeit nicht mehr voll zu erfassen. Deshalb neigte er dazu, Aufgaben zu übernehmen, die seine psychophysische Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit überstiegen. Seine Persönlichkeitsstruktur war die des Aktiv-Tatkräftigen, daher war er jedoch sehr betriebsam und geschäftig. Ein halbes Jahr nach der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verursachte er zum Teil mitschuldig einen Unfall, als eine Fußgängerin von der Straßenseite auf die Fahrbahn plötzlich nach links abwich und von seinem gerade vorbeifahrenden Omnibus, den er mit mittlerer Geschwindigkeit fuhr, gestreift und verletzt wurde. Nach § 23o, 232 STGB wurde er zu DM 8o,- Strafe verurteilt, da er nicht schnell genug nach links ausgewichen war. Da die Fußgängerin mitschuldig an dem Unfallereignis war, wurde ihm allerdings der Führerschein belassen.

Ein 35-jähriger athletisch-dysplastischer Schaltersekretär, der wegen eines vor Jahren erlittenen Hirntraumas und angeblichen Mantelkantensyndroms zur Oberbegutachtung kam, zeigte zweifellos Einschränkungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit wie verringerte Umstellungsfähigkeit, affektive Störbarkeit und mäßige geistige Beweglichkeit, diese Erscheinungen wurden jedoch nicht als Symptom einer posttraumatischen Hirnleistungsschwäche betrachtet, sondern als persönlichkeitsbedingte Reaktions- und Verhaltensweise bei einer etwas starren, eingeengten Persönlichkeit mit Überwiegen von Steuerung über Antriebe und Belastbarkeit. Die Wiedererteilung wurde von dem Ergebnis seines weiteren Fahrverhaltens abhängig gemacht. 1 1/2 Jahre später wurde er wegen eines Vergehens nach § 19, Abs.1 STVO zu DM 6o,- Strafe verurteilt.

Ein 31-jähriger Schlosser wurde wegen totalen Sehnervenschwundes links medizinisch-psychologisch untersucht. Es handelte sich bei ihm um eine einfache, geistig wenig differenzierte, jedoch intellektuell ausreichend befähigte Persönlichkeit von ängstlich-gehemmter Verhaltensweise.

Empfindsam-beeindruckbar mit Neigung zu unruhig-gespannter Reaktionsweise zeigte er sich unter normalen Belastungen ausreichend gesteuert und in seinem Verhalten angepaßt. Die Erteilung der Fahrerlaubnis wurde von dem Ergebnis der Fahrprüfung und von seinem weiteren situationsgerechten Verhalten im Straßenverkehr abhängig gemacht. Wegen Fahrens ohne Führerschein wurde er kurz darauf zweimal und ein Jahr später wegen Nichtbeachtens eines Verkehrszeichens verurteilt.

Der letzte Proband dieser Gruppe, ein 46-jähriger Textilhandelsvertreter war zur Untersuchung überwiesen worden, nachdem er anläßlich einer Zwangsräumung durch den Gerichtsvollzieher sich derart erregte, daß er seine Ehefrau und einen auf der Straße zufällig vorbeigehenden Passanten zu Boden schlug, so daß ein Polizeibeamter zu Hilfe gerufen werden mußte. Gleichzeitig mit der Verurteilung wegen öffentlicher Beleidigung und vorsätzlicher Körperverletzung wurde ihm der Führerschein entzogen, da sein Verhalten und seine eigenen Angaben über sein schweres Nervenleiden seit einer Bombenverschüttung bei der zuständigen Verwaltungsbehörde erhebliche Bedenken gegen seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erweckt hatten. Der Persönlichkeitsstruktur nach handelte es sich um eine einfache, undifferenzierte, aktive und zweckgerichtete Persönlichkeit mit vermehrter Reiz- und Erregbarkeit, die zu unangepaßtem und querulatorischem Verhalten neigte. Bei ausreichender psychophysischer Funktionstüchtigkeit zeigte er sich jedoch genügend gesteuert und angepaßt, um unter gewöhnlichen Belastungssituationen Fehlreaktionen und -Handlungen vermeiden zu können. Bis auf zwei Übertretungen nach den §§ 16,11 STVO und 27,11 STVZO, die ein Jahr nach der Wiedererteilung erfolgten, fuhr er seitdem fünf Jahre unfallfrei.

Unter den 7 Antragstellern wegen vorgeschrittenen Alters zählten drei 60 - 64, zwei 68, einer 69 und der letzte Proband 84 Jahre. Fünf stellten den Typ des Natürlich-Ausgeglichenen, einer den Typ des Aktiv-Unbekümmerten mit jedoch ausreichender Steuerung dar. Ihre psychophysische Leistung gehörte noch durchaus in den Bereich der Norm. Sie fuhren bis sieben Jahre unfallfrei. Der damals 84-jährige Fabrikbesitzer, dem man die Fahrerlaubnis auf einen Umkreis von 25 km zugebilligt hatte, fuhr bereits im vierten Jahr, ohne im Straßenverkehr aufgefallen zu sein. EineProbandin mit ebenfalls ausgeglichener Persönlichkeitsstruktur, wurde noch in einer Fahrschule vorbereitet.

Von den drei Probanden, die einen Unfall im Anfall herbeigeführt hatten, handelte es sich in einem Fall um eine empfindsam beeindruckbare Persönlichkeit mit mäßiger Vitalität, erhöhter Dynamik und starker Steuerung, die Struktur des sich Überfordernden also, der ständig um willentliche Anstrengungsbereitschaft und Steuerung bemüht war.

Den zweiten Fall stellt ein 74-jähriger Zahnarzt dar, der von der Polizei beobachtet wurde, wie er von der Straße auf einen Schutthaufen auffuhr. Natürlich-ausgeglichen in der Struktur, zeigte er zwar einen gewissen Altersabbau, den er jedoch durch größere Umsicht und Vorsicht aufgrund seiner selbstkritischen Einstellung zu kompensieren vermochte.

Der dritte Proband, dessen diabetische Stoffwechsellage erst nach einem im hypoglykämischen Schock erfolgten Unfalls diagnostiziert wurde, und der sich ebenfalls durch eine gut ausgeglichene Persönlichkeitsstruktur auszeichnete, verstarb kurze Zeit nach der Wiederteilung des Führerscheins beim Zuschauen eines Boxkampfes an einem Herzinfarkt.

Die vier Kraftfahrer, die einen Antrag auf Erweiterung der Fahrerlaubnis auf die Klasse II bzw. Fahrgastbeförderung gestellt und dieselbe zugesprochen bekommen hatten, waren alle ausgeglichene, gut gesteuerte und affektiv ausgeglichene Persönlichkeiten.

Einer unterzog sich wegen einer Sehschwäche nicht der zur Bedingung gemachten augenfachärztlichen Untersuchung, die anderen fuhren unfallfrei.

Bei den vier Probanden, die trotz dreimaligen Nichtbestehens der Fahrprüfung durch unsere Untersuchung für geeignet befunden worden waren, handelte es sich in zwei Fällen um einen Arbeiter und einen Raupenfahrer von einfacher, unkomplizierter Struktur bei natürlicher Ausgeglichenheit. Sie konnten jedoch als Flüchtlinge aufgrund ihrer mangelnden Schulkenntnisse nur mangelhaft lesen und schreiben. Bei dem Dritten handelte es sich um einen Kraftfahrer und ehemaligen Metzgergesellen, der neben einer

unterdurchschnittlichen intellektuellen Begabung (I.Q.87) in Verbindung mit einer im Verhältnis zu den lebhaften Antrieben zu schwachen Steuerung auf dem Boden einer mittleren Vitalität eine gewisse Verspannungssymptomatik, vor allem in Prüfungssituationen zeigte. Der Vierte, ein empfindsam-beeindruckbarer Dyplastiker mit nur mäßig ausgebildeter Vitalität zeigte sich bei ausgesprochen vorsichtig, abwägender Steuerung und Einstellung Durchschnittsbelastungen durchaus gewachsen.

Sie alle fuhren nach erneutem Wiederholen und Bestehen der Fahrprüfung unfallfrei.

P r o b a n d e n m i t T r u n k e n h e i t s - d e l i k t e n .

Bei den 3o Probanden, die verschiedener Trunkenheitsdelikte wegen zur Untersuchung kamen und denen aufgrund der Untersuchungsergebnisse der Führerschein wiedererteilt worden war, ergab die katamnestische Untersuchung folgendes Ergebnis:

2o Probanden waren unfallfrei gefahren.
In sechs Fällen handelte es sich um die Persönlichkeitsstruktur des Ausgeglichenen. Unter ihnen stellten zwei Probanden, nach der Lebensthematik charakterisiert, ursprüngliche Formen dar. Ihr Lebensvollzug in Ehe und Beruf (Handwerker) war glatt und ungestört.

Vier Probanden stellten den Typ des Empfindsam-Beeindruckbaren mit labiler Emotionalität und verminderter vitaler Belastbarkeit und dadurch erhöhter Störbarkeit mit sich daraus resultierender Verunsicherung dar. Jedoch waren sie aufgrund ihres guten Steuerungs- und Einsichtsvermögens und vermittels ihres ausreichenden psychophysischen Leistungsvermögens in der Lage, sich trotz ihrer wenig stabilen Emotionalität genügend der Umwelt und vor allem dem Straßenverkehr anzupassen. Unter ihnen seien zwei Probanden erwähnt, die nach einem in Trunkenheit verursachtem Unfall Fahrerflucht begangen hatten.

Bei dem einen handelte es sich um einen 28-jährigen Maurermeister, der durch seinen mangelnden Umweltbezug zu ständigen Frustrationen kam und zum Ressentimentneurotiker mit seelischer Fehlhandlung wurde.

Bei dem anderen handelte es sich um einen ehemaligen Cellisten an der Musikhochschule und jetzigen Werbefotografen, mit Neigung zum eigenwilligen Sonderling aber noch gutem Umwelts- und Wirklichkeitsbezug.

Bei beiden hatte die innerliche Unsicherheit zum Alkoholgenuß und dessen Folgen zum Versagenszustand bei dem Ereignis des Unfalls geführt.

Zwei Probanden boten das Bild des Schwunglos-Labilen mit emotionaler Unausgeglichenheit, die jedoch nicht so stark ausgeprägt war, daß sie die Fahrtauglichkeit des Probanden grundsätzlich ausgeschlossen hätte.

Drei Probanden zeigten einen stark ausgeprägten Grad an Vitalität. Bezeichnenderweise hatte von ihnen ein Stoßkräftig-Gespannter mit einer starken Dynamik und ausgeprägten Steuerung sowie ein Schwerfällig-Verhaltener einen Unfall in Trunkenheit verursacht, der dritte, kraftvoll und ausgeglichen, war durch seine Fahrweise aufgefallen.

Von drei Probanden mit verminderter Steuerung bei guter ausgepragter Vitalität und mittleren bis unruhigen Antrieben hatten zwei einen Unfall mit anschließender Fahrerflucht unter Alkohol verursacht. Diese Verhaltensweise erklärte sich zwangslos aus der Strukturunausgeglichenheit, die unter Alkoholeinwirkung aufgrund der dann zu dem verminderten rationalen und willentlichen Hemmung des Antriebs noch stärker in Erscheinung tritt. Außerdem lag bei einem der Probanden noch eine leichte, zur Verunsicherung führende emotionale Labilität vor.

Zwei Probanden stellten den Typ des Aktiv-Angespannten, bei einer mittleren Vitalität mit starker Steuerung, aber unruhiger Dynamik dar. Vital belastbar waren sie in der Lage, ihr Durchsetzungs- und Leistungsstreben durchzuführen,

was dann allerdings häufig zur Einengung und Verspannung und dadurch zum Nichtbewältigen einer Verkehrssituation führte, zumal bei einem Probanden außerdem noch eine labile Emotionalität als Verunsicherungsfaktor hinzutrat.

Diese 2o Probanden waren also unfallfrei gefahren.

Vier weitere Probanden, denen man vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis die neuerliche Ablegung einer Fahrprüfung zur Auflage gemacht hatte, hatten sich der Fahrprüfung bis zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht unterzogen. Es handelte sich bei zweien um eine aktiv-unbekümmerte, beim dritten um eine aktiv-angespannte und beim letzten um eine ungeprägte, anpassungsbereite Persönlichkeit mit vermehrtem Sorgfaltsbemühen, das bei Belastung zu Fehlreaktionen führte.

Die Prüfung der psychophysischen Leistung ergab Leistungen im Bereich der Norm, wegen der z.T. überhasteten Reaktionen jedoch hielt man eine erneute Ausbildung in einer Fahrschule mit abschließender Prüfung für erzieherisch wertvoll.

Ein Proband mit schwerfällig-verfestigter Persönlichkeit, also zu starker Steuerung neigend bei matten Antrieben auf dem Boden einer stark ausgeprägten Vitalität, hatte wegen seiner außerdem noch bestehenden geringen intellektuellen Befähigung und Denkart (I.Q. 56) die Fahrprüfung nicht bestanden, die man ihm vor der Erteilung der Klasse V zur Bedingung gemacht hatte.

Ein 36-jähriger, aktiv-unbekümmerter Bäcker mit naiver Grundeinstellung, jedoch ausreichender Kritik- und Urteilsfähigkeit, der nach seiner Ehescheidung (schuldlos), seine Bäckerei aufgegeben hatte und als Hilfsarbeiter in einer Wollfabrik arbeitete, suchte seitdem Vergessen im Alkohol. Bei der Untersuchung beteuerte er, sich nicht mehr im Zustand der Trunkenheit an das Steuer seines Wagens zu setzen. Er verunglückte kurze Zeit nach der Untersuchung als Fußgänger tödlich, als er nach Verlassen eines Wirtshauses betrunken die Straße überqueren wollte und dabei unter einen gerade vorbeifahrenden PKW geriet.

Die Verlagerung innerhalb des Gleichgewichtes der drei Strukturdeterminanten auf die Dynamik hin, stellt hier a priori eine erhöhte Unfallgefährdung dar, nicht nur zum Unfall am Steuer, sondern zum Unfall überhaupt.

Ein wegen verschiedener Trunkenheitsdelikte und Mißhandlung der Geliebten, Wenden auf der Autobahn, Beschädigen eines PKW's beim Überholen etc. begutachteter Proband mit ebenfalls aktiv-unbekümmerter Persönlichkeitsstruktur bei erhöhter affektiver Störbarkeit machte sich einer Übertretung nach den §§ 3 Abs.1 und 8 Abs.2 der STVO schuldig.

Drei Probanden wurden wieder straffällig.

Bei dem ersten handelte es sich um einen 39-jährigen Filialleiter, dem wegen Fahrens unter Alkohol die Fahrerlaubnis zunächst für 6 Monate, dann aber wegen zweimaligen erneuten Fahrens ohne Führerschein der Führerschein für drei weitere Jahre entzogen wurde. Die vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis durchgeführte medizinische und psychologische Untersuchung ergab eine sehr antriebsreiche, aktive Persönlichkeit von guter Vitalität und Belastbarkeit sowie genügendem Steuerungsvermögen. Die psychophysische Leistungsfähigkeit ergab gut durchschnittliche Werte.

9 Monate später wurde er zu 5 Monaten Gefängnis verurteilt, nachdem er in Volltrunkenheit in eine vorschriftsmäßig beleuchtete und gekennzeichnete Straßenbahnbaustelle gefahren war und dabei eine Bake umgestoßen hatte.

Dem zweiten Probanden dieser Gruppe, einem 6o-jährigen Diplomchemiker, war wegen fahrlässiger Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit am Steuer in Tateinheit mit tätlichem Angriff eines Polizeibeamten und Widerstandes gegen die Staatsgewalt sowie Beleidigung der Führerschein für die Dauer eines Jahres entzogen worden. Durch Gnadenerlaß des Justizministeriums wurde er vorzeitig wiedererteilt. Jedoch erfolgten in der Folgezeit noch weitere fünf Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften.

Der Persönlichkeitsstruktur nach handelte es sich um einen vital belastbaren, tatkräftig-aktiven Menschen, bei dem fraglos ein Mißverhältnis zwischen Tatkraft und Belastbarkeit einerseits sowie Affektivität und Steuerungsvermögen andererseits bestand. Hieraus folgerte eine Neigung zu vermehrten affektiven Entäußerungen und ungesteuerten Verhaltensweisen. In sich unausgeglichen unruhiggespannt, vermehrt empfindlich und affektiv störbar, neigte er bei den testpsychologischen Untersuchungen und nach seinen eigenen Angaben auch im weitern Leben zu Fehlreaktionen und Fehlverhalten, wenn er sich persönlich beeinträchtigt fühlte. Sein rationales Steuerungsvermögen war an sich ausreichend, ebenso Kritik- und Urteilsvermögen bei seiner überdurchschnittlichen intellektuellen

Befähigung und geistigen Differenzierung. Die Fahrerlaubnis wurde ihm wiedererteilt unter dem Vorbehalt, daß man bei weiterhin gehäuften Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften diese als Ausdruck und Folge seiner Persönlichkeit und Einstellung zu werten und daraus mangelnde Fahreignung zu folgern habe.

5 Monate später wurde ihm der Führerschein vorläufig entzogen, da er einen Unfall verursacht hatte. In dem Bestreben, möglichst rasch vorwärts zu kommen, bog er unter Nichtbeachtung der einem anderen Kraftfahrer zustehenden Vorfahrt in die Straße ein, so daß dieser, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, scharf abbremsen mußte. Als ihn dieser kurz darauf überholen wollte, beschleunigte er seine Geschwindigkeit und schnitt den auf der Überholfahrbahn fahrenden Kraftfahrer, so daß dieser nicht nur den Überholvorgang nicht beenden konnte, sondern auch gezwungen war, scharf abzubremsen, wodurch das Fahrzeug ins Schleudern kam, gegen einen Straßenleitstein stieß und erheblich beschädigt wurde. Obwohl der Proband den Unfall bemerkt hatte, setzte er seine Fahrt unvermindert fort, womit er sich außerdem der Unfallflucht schuldig machte. Strafbar machte er sich damit gemäß den §§ 315, 316 und 142 STGB.

Die Analyse dieses Unfalls zeigt deutlich, daß er aus der oben angeführten strukturellen und affektiven Unausgeglichenheit des Probanden heraus sich geradezu spezifisch ereignete.

Der dritte Proband dieser Gruppe, ein 4o-jähriger Blechschlosser, war wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung in Tateinheit mit fahrlässiger Verkehrsgefährdung im Zustand der Trunkenheit zu 15 Monaten Gefängnis sowie Entziehung der Fahrerlaubnis für 42 Monate verurteilt worden. Die Untersuchungsbefunde zeigten eine aktiv-betriebsame Persönlichkeitsstruktur mit wenn auch wendig beweglicher und formgewandter Verhaltensweise, so doch sprunghaft und mit unsteten Reaktionen, durch die seine Leistungen beeinträchtigt wurden. Das Leistungsbemühen war nicht immer nachhaltig, die Auffassung und Durchdringung recht kursorisch und oberflächlich und wenig genau. Die konzentrative Zuwendung war unstet und flüchtig, jedoch konnte ihm das Bemühen um Anpassung nicht abgesprochen werden. Es wurden gewisse Bedenken geltend gemacht, jedoch reichten die festgestellten Mängel auf medizinisch-psychologischem Gebiet nicht aus, um den Probanden vom motorisierten Straßenverkehr auszuschließen. Pathologische Abbauerscheinungen oder Hinweise für einen chronischen Alkoholmißbrauch ergaben sich nicht, wobei übrigens die Feststellung, ob ein chronischer Alkoholmißbrauch betrieben wird, der Verwaltungsbehörde oder der Polizei obliegt. Nach der Mitteilung der Verwaltungsbehörde war der Proband mit dem Delikt der Trunkenheit wieder straffällig geworden, jedoch konnten die Aktenunterlagen wegen des gerade schwebenden Verfahrens nicht zur Einsichtnahme übersandt werden.

Diese drei "Unfäller" zeigen geradezu beispielhaft, wie eine psychopathische Persönlichkeit mit ihrer schlechten sozialen Anpassung und Einsichtslosigkeit versucht, die inneren Konflikte und Spannungen durch gesteigerten Alkoholgenuß auszugleichen. Dadurch wird aber die an sich schon erhöhte Unfallgefährdung durch die gestörte Koordination, Euphorie und Kritiklosigkeit noch gesteigert und führt dann tatsächlich zum Unfallereignis (K. M a y e r).

M e h r f a c h t ä t e r .

In den Empfehlungen des Fachausschusses "medizinisch-psychologische Arbeitsgebiete" bei der Vereinigung der technischen Überwachungsvereine für die Durchführung der Bestimmungen entsprechend den §§ 3, 7 und 15e STVZO unter A: Untersuchungen in Zweifelsfällen gemäß den §§ 3 und 12 STVZO Ziffer 2, 3a heißt es, daß bei "Verhaltensauffälligkeiten besonderer Art" auf Eignungsmängel zu schließen sind, die eine Untersuchung rechtfertigen. Solche sind Neigung zu Ordnungswidrigkeiten und Vergehen besonders bei Rückfallkriminalität:

1. außerverkehrsrechtlich: besonders bei Roheitsdelikten, Eigentumsdelikten, Sittlichkeitsdelikten,
2. im Straßenverkehr: bei mehrfacher Unfallbeteiligung, wiederholter Trunkenheit am Steuer, Fahrerflucht, Serienübertretung auch geringfügiger Art, d.h. Neigung zu Verkehrsdelikten wie z.B. bei gehäuften Mängelanzeigen, Gewichtsüberschreitungen etc.

Wird der Inhaber einer Fahrerlaubnis innerhalb von 12 Monaten fünfmal in die Kartei nach § 13 STVZO eingetragen, so ist eine erhöhte Neigung zu Verkehrsdelikten anzunehmen.

Nach den Bundesrichtlinien vom 23.11.1961 (Verkehrsblatt

Seite 7o1) werden diese Probanden mit gehäuften Verkehrsdelikten als Mehrfachtäter behandelt und sind seit Einführung des Punktesystems nach Erreichung von 8 Punkten zum Führen eines Kraftfahrzeuges nicht mehr geeignet.

Auf die im Absatz 1 aufgeführten Verhaltensauffälligkeiten im außerverkehrsrechtlichen Bereich soll später bei der Besprechung der Probanden, die verschiedener Sittlichkeitsdelikte und Vorstrafen wegen zur Untersuchung kamen, eingegangen werden.

Gemäß Absatz 2 waren 29 Mehrfachtäter. 21 Probanden wurde die Fahreignung bejaht. Daraufhin hatten 2o Probanden die Fahrerlaubnis wiedererhalten.

> Einer 48-jährigen Handelsvertreterin, die bei der Untersuchung aktiv, wendig, beweglich mit ausreichender willentlicher und rationaler Steuerung erschien, zeigte deutlich in der Zeit vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis hyperthyme und querulatorische Züge, als sie bei der Verwaltungsbehörde mehrmals aggressiv vorstellig wurde, woraufhin man ihr den Führerschein entzog.

Bei 16 Probanden ergab die katamnestische Untersuchung, daß sie im Verkehr nicht mehr straffällig geworden waren.

Bei der Untersuchung fiel zunächst auf, daß sie sich aus folgenden Berufsgruppen zusammensetzten:

4 Berufskraftfahrer
3 Handelsvertreter
5 Fuhrunternehmer
3 selbständige Handwerker
1 Dolmetscher

Die Kraftfahrer und Handelsvertreter sowie drei Fuhrunternehmer und der Dolmetscher hatten ihren Beruf ein- bis mehrere Male gewechselt.

Die Kraftfahrer kamen sämtlich aus einem gelernten Handwerkerberuf.

Sie setzten sich der Persönlichkeitsstruktur nach zusammen aus 1 Schwunglos-Ungerichteten
1 Aktiv-Unbekümmerten

1 Aktiv-Angespannten und
1 Jugendlich-Ungeprägten, Unsicheren,
wobei der Schwunglos-Ungerichtete durch seine erhöhte emotionale Labilität auffiel. Sie waren im Durchschnitt 4 bis 9 mal in einem Jahr durch Verkehrsverstöße aufgefallen.

Von den Handelsvertretern waren der Persönlichkeitsstruktur nach 2 aktiv-gespannt mit Neigung zur Selbstüberforderung, affektiver Störbarkeit und Fehlreaktionen bei zu starker Belastung. Einer mit 8 Verstößen in einem Jahr war vorher Springreiter, Hilfsreitlehrer und Bankvolontär, ein anderer nach dem Abitur Ingenieur und Flugzeugbauer gewesen. Er hatte aber nach dem Krieg den Boden unter den Füßen verloren. Es mußte ihm wegen 13, z.T. außerverkehrsrechtlicher Delikte infolge charakterlicher Unzuverlässigkeit nach § 2 STVG der Führerschein entzogen werden. Bemerkenswert war, daß der unstete, ich-bezogene Proband seit seiner zweiten Eheschließung 6 Jahre lang deliktfrei geblieben war.

Hinter dem nach außen selbstsicheren und situationsangepaßten Verhalten des dritten Handelsvertreters verbarg sich eine unsichere, wenig ausgeglichene Persönlichkeit, die durch starkes Geltungsstreben bestimmt wurde, was sich nach einem betrügerischen Bankerott und Ehescheidung auch in der Art seiner gehäuften Verkehrsdelikte zeigte.

Bei den Fuhrunternehmern handelte es sich in zwei Fällen um Landwirte, in einem Fall um einen ehemaligen medizinischen Laboranten, Polizisten und Fahrlehrer. Sie hatten ein kleines Fuhrunternehmen aufgezogen, wobei ihre häufigen Verstöße gegen die STVZO zum überwiegenden Teil aus Mängelanzeigen resultierten, wie sie bei kleinen Transportunternehmen aus finanziellen Gründen oft beobachtet werden. Strukturmäßig zeigten sie alle eine gute Vitalität bei lebhaften bis starken Antrieben mit ausreichender bis guter Steuerung. Bis auf zwei waren alle empfindsam-beeindruckbar. Diese zwei, der eine aktiv-unbekümmert, der andere kraftvoll-gesteuert, hatten keinen Berufswechsel vorgenommen, sondern das väterliche Geschäft von Anfang an übernommen.

Die drei Handwerker und der Dolmetscher waren mit Ausnahme eines Natürlich-Ausgeglichenen empfindsam-beeindruckbar. Bei dem Dolmetscher ließ sich eine geringe Selbstkritik bei fassadenhafter Abschirmung auch in seinen gehäuften Verstößen, die z.T. durch Nichtbeachten der Vorfahrt erfolgten, erkennen.

1 Fuhrunternehmer hatte die ihm zur Auflage gemachte Fahrprüfung noch nicht abgelegt, obwohl seit dem Zeitpunkt der Untersuchung bereits zwei Jahre vergangen waren. Der Persönlichkeitsstruktur nach war er vital-kräftig, antriebsreich, jedoch im Grunde beeindruckbar.

Ein deutlich psychopathischer, unelastisch-verfestigter Student mit verschiedenen begonnenen Studien und Tätigkeiten hatte 22 verkehrsrechtliche Delikte innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren begangen. Nachdem ihm die Fahreignung von uns aufgrund seiner psychophysischen Leistungen und dank der Tatsache, daß die Delikte nur geringfügig waren, unter der Bedingung einer Nachuntersuchung in einem Jahr wieder zugesprochen worden war, hatte er jedoch in der Zwischenzeit noch vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis einige Verkehrsverstöße begangen. Durch Fahren ohne Führerschein war er straffällig geworden. Dadurch hatte er die Bedingung einer situationsgerechten Verhaltensweise im Straßenverkehr nicht nur nicht erfüllt, sondern erwies sich auch bei der Untersuchung als abartige Persönlichkeit mit abnormen Erlebnis- und Reaktionsweisen, so daß ihm die Fahrerlaubnis endgültig entzogen wurde.

Ein 54-jähriger Proband, dessen psychophysische Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit an der unteren Grenze der Norm lagen, aber noch ausreichend für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr gewesen wäre, wenn nicht die Unausgeglichenheit seiner Persönlichkeitsstruktur mit mäßiger selbstkritischer Einstellung Fehlreaktionen bewirkt hätte, wurde nur für bedingt tauglich erklärt. An Delikten fanden sich bei ihm Geschwindigkeitsüberschreitung und Körperverletzung, vier Übertretungen und Unfall durch Nichtbeachtung der Vorfahrt mit Körperverletzung.

Nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wurde er noch einmal verwarnt, bevor er mit unbekannter Adresse ins Ausland verzog.

Ein 50-jähriger, empfindsam-beeindruckbarer Kontorist mit jedoch genügender Steuerung, der wegen zweimaligen Nichtbeachtens der Vorfahrt (einmal mit Unfall) und

Nichtbeachtens von Farbzeichen und fahrlässiger Körperverletzung durch Unfall verurteilt und verschiedener anderer Verstöße wegen verwarnt worden war, beging nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine Übertretung nach § 3 STVO.

Insgesamt fanden sich unter den positiv beurteilten Mehrfachtätern 11 Probanden, die einen Berufswechsel vorgenommen hatten. 9 Probanden stellten den Typ des Empfindsam-Beeindruckbaren dar. Bei 7 Probanden entsprachen sich labile Emotionalität und Berufswechsel.

Alle Probanden zeigten eine gute Vitalität bei lebhaften bis gesteigerten Antrieben, in lediglich drei Fällen herrschte eine starke Steuerung vor, die unter Belastung zu Verspannungen führte.

In den 9 Fällen mit labiler Emotionalität dürfte dadurch die Steuerung oft verringert worden sein.

Eine Reihe der Delikte erklärt sich aus der Persönlichkeitsstruktur des Probanden, ein Teil der Delikte aus der finanziellen Belastungssituation der Kraftfahrzeughalter (Fuhrunternehmer).

Wir können daraus schließen, daß je unausgeglichener die Persönlichkeitsstruktur ist, desto mehr auch die Möglichkeit besteht zu einer unsteten, wechselnden Lebensgestaltung und unbefriedigenden Berufsverwirklichung. Dies äußert sich in gehäuftem Berufswechsel, Ehescheidung und oft auch mehrfachen strafbaren Handlungen.

Zusammenfassend ist zu dieser Gruppe der Probanden zu sagen, daß drei Probanden mit z.T. wiederholt schweren Delikten, denen die Fahrerlaubnis nur bedingt wiedererteilt worden war, wieder straffällig geworden waren.

Fahrlässige körperverletzung, Unfall, Unfallflucht.

Zwei Probanden wurden unter dem Delikt der fahrlässigen Körperverletzung straffällig. Der eine hatte durch Überladen eines LKWs einen Unfall, der andere wegen schlechter Sicht und zu hoher Geschwindigkeit den Tod eines 75-jährigen Fußgängers herbeigeführt. Beide waren natürlich-ausgeglichene Strukturen, jedoch fanden sich bei letzterem (54 Jahre alt) arteriosklerotisch bedingte Abbauerscheinungen, die noch eben kompensiert werden konnten. Die Katamnese ergab ein unfallfreies Fahren seit fünf Jahren.

Drei hatten einen schweren Unfall verursacht. Es handelte sich um eine Vertreterin und um zwei Berufskraftfahrer. Als ein PKW auf der Gegenfahrbahn auf sie zukam, war erstere nicht rechtzeitig nach rechts ausgewichen und hatte ihre Geschwindigkeit nicht rechtzeitig genug gemindert. Unausgeglichen, mit erhöhter emotionaler Labilität und knapp ausreichendem Steuerungsvermögen sowie unstet, geschäftiger Verhaltensweise, hatte sie durch mangelnde Umsicht und Steuerung diesen Unfall verursacht.

Die beiden anderen Fernfahrer hatten durch überhohe Geschwindigkeit einen Unfall verursacht. Beide waren ausgewogene Strukturen mit guter vitaler Belastbarkeit.

Alle drei waren seither im Verkehr nicht mehr aufgefallen.

Fünf Probanden war nach dem Delikt der Unfallflucht der Führerschein wiedererteilt worden. Es handelte sich um drei Berufskraftfahrer, einen Autoverkäufer und einen Plattenleger. Alle zeichneten sich durch eine gute, vitale Belastbarkeit aus. Aber nur der Autoverkäufer (natürlich-ausgeglichen) zeigte ein völlig harmonisches Durchdringungsverhältnis von Vitalität, Dynamik und Steuerung. Er machte sich schuldig, indem er auf einem Volksfest aus einer Parklücke fuhr und dabei (von ihm unbemerkt) einen VW leicht streifte.

Daraufhin wurde er angezeigt und verurteilt.

Die übrigen Probanden waren unausgeglichene Persönlichkeitsstrukturen: 1 kraftvoll-ungesteuert bei egozentrischem Verhalten, 2 aktiv-unbekümmert, davon einer, der Züge des Empfindsam-Beeindruckbaren trug, und 1 aktiv-angespannt.

Der Kraftvoll-Ungesteuerte fuhr im vierten Jahr, die anderen bis zu zwei Jahren unfallfrei.

Antragsteller wegen außerverkehrsrechtlicher Vorstrafen.

In Anwendung des § 3, Abs. 2 STVZO wurde der Führerschein drei Probanden entzogen und nach erfolgter medizinisch-psychologischer Untersuchung wiedererteilt:

> Wegen Verbrechen des Mordes an ihrem Ehemann erhielt eine Probandin eine Zuchthausstrafe von 12 Jahren und Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von 5 Jahren mit gleichzeitigem Entzug des Führerscheins. Nach 8 Jahren wegen guter Führung vorzeitig entlassen, ergriff sie den Beruf einer Wagenpflegerin und beantragte die Wiedererteilung des Führerscheins. Von den Vorgutachtern wurde ihr aufgrund von Kontaktschwäche, Gefühlskälte, eigentümlicher Stereotypie, untergründig psychotischer Züge und mangelnder echter sozialer Anpassung die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen abgesprochen, bei der scheinbaren sozialen Anpassung, die durch die Inhaftierung eingetreten sei, handele es sich um einen Abstumpfungsprozeß und nicht um eine Verfeinerung oder Vertiefung des echten Kontaktes zum Mitmenschen; sie sei als Dressurakt anzusehen.
> Die Probandin war uns schon aufgrund des Gutachtens im Rahmen der Gerichtsverhandlung bekannt. Es bestand also die Möglichkeit zum Vergleich. Sie wurde als durchaus geeignet beurteilt. Innerlich zwar widersprünlich, war sie eine vitalstarke, belastbare, jedoch übersteuerte Persönlichkeit mit im Grunde empfindsam-beeindruckbarer Grundeinstellung. Ihr starkes Geltungs- und Leistungsstreben führte zum ganzen Einsatz ihrer Kräfte, sogar bis zur unökonomischen Kräfteverteilung. Ihre Einstellung war ziel- und zweckgerichtet, ohne sozial unangepaßt und ichbezogen zu sein. Sie bestätigte das positive Urteil dadurch, daß sie bis heute (bereits im fünften Jahr) am motorisierten Straßenverkehr teilnimmt, ohne sich irgendwelche Verstöße zuschulden kommen zu lassen.

Bei der zweiten Probandin handelte es sich um eine 27-jährige Hilfsarbeiterin, die ihrer sittlichen Lebensführung wegen (PP) zur Untersuchung überwiesen wurde. Noch wenig geprägt, unausgeglichen waren ihre psychophysischen Leistungen trotz leicht vermehrter affektiver Störbarkeit und dadurch bedingter Fehlreaktionen durchaus gut. Es bestand nach der medizinisch-psychologischen Untersuchung kein Anhalt, ihr die Fahreignung abzusprechen. Seit der Erteilung des Führerscheins war sie ein Jahr unfall- und straffrei gefahren.

Der dritte Proband hatte 17 Vorstrafen wegen Vergehens gegen die Gewerbeordnung, Hehlerei etc. aufzuweisen. Aktiv-unbekümmert , noch jugendlich unruhig bei guter vitaler Belastbarkeit jedoch problematischer Steuerung fuhr er ebenfalls im zweiten Jahr unfallfrei.

Insgesamt ergab also die katamnestische Untersuchung:

Von den 99 als geeignet bezeichneten Probanden hatten nach der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis

1 einen Unfall verursacht
5 eine Übertretung begangen
1 eine Verwarnung erhalten und
3 Probanden war wegen in Trunkenheit verursachter Unfälle der Führerschein entzogen worden.

Nach der Persönlichkeitsstruktur der 1o (1o,1%) der wieder straffällig gewordenen Probanden aufgeteilt, ergibt sich:

Von fünf Probanden, die sich einer Übertretung schuldig gemacht hatten, handelte es sich um zwei empfindsam-beeindruckbare, bei zwei weiteren um Aktiv-Unbekümmerte mit affektiver Störbarkeit und bei einem um eine starre, eingeengte Persönlichkeit mit vorherrschender Steuerung durch Antriebe und Belastbarkeit bei gleichzeitiger affektiver Störbarkeit.

Alle fünf gehören also in die Gruppe der besonders unfalldisponierten Persönlichkeiten: drei zu den passiven Unfallerleidern, zwei zu den aktiven Unfallverursachern. Bei allen liegt Unausgeglichenheit und eine labile Emotionalität vor.

Der Proband, der einen Unfall verursacht hatte, zeigte ebenfalls eine starke Vitalität bei lebhaften Antrieben und geminderter Steuerung, die durch beginnende altersbedingte Funktionsminderungen noch erhöht wurde.

Die drei Probanden, denen der Führerschein aufgrund ihrer Unfälle in Trunkenheit entzogen wurden, zeigten alle drei bei starker Vitalität starke Antriebe mit geminderter Steuerung, die in einem Fall durch die affektive Störbarkeit des Probanden noch unterstützt wurde.

Alle diese Probanden, denen der Führerschein zum Teil nur unter Vorbehalten wiedererteilt wurde, bestätigen die Richtigkeit und praktische Anwendbarkeit der von K. M a y e r empirisch gewonnenen Beurteilungskriterien. Es ist demnach auch aufgrund der katamnestischen Erhebungen festzustellen, daß die unausgeglichenen Persönlichkeitsstrukturen in Verbindung mit emotionaler Labilität unfallfördernd wirken, wobei zusätzliche und meist wiederum aus der Persönlichkeitsstruktur ableitbare Faktoren wie vermehrter Alkoholkonsum und Neigung zu aggressiven Entäußerungen eine Verkehrsbewährung sehr fraglich werden lassen.

Die Verkehrsbewährung von Menschen mit mehrfachen Trunkenheitsdelikten kann nach unseren Untersuchungen nicht als unbedingt schlecht bezeichnet werden, sofern die Persönlichkeitsstruktur und Umweltverhältnisse eine bessere soziale Anpassung und Enthaltsamkeit erwarten lassen.

Außer den psychischen Faktoren wurde bei den Probanden noch das Symptom der v e g e t a t i v e n D y s t o n i e untersucht.

G e r f e l d hat an Hand von 6ooo Straßenverkehrsunfällen in den Jahren 1951 und 1952 nachgewiesen, daß 4o % der Unfälle durch Personen verursacht wurden, die neurovegetative Störungen aufwiesen. Der Anteil dieser Unfallkandidaten betrug dabei in der Gesamtzahl aller Unfäller 4 %.

In unserem Untersuchungsmaterial fanden sich 28 Probanden

(18,4 %) mit neurovegetativen Störungen, 12 davon konnte der Führerschein nicht wiedererteilt werden. Von ihnen zeigten zehn gleichzeitig eine motionale Labilität, die sich bei fünf Probanden zudem auf dem Boden einer nur schwach ausgebildeten Vitalität fand.

Bei den 16 vegetativ labilen Probanden, denen der Führerschein wiedererteilt wurde, fand sich in sechs Fällen eine ausgeglichene Persönlichkeitsstruktur, in sieben Fällen eine emotionale Labilitätbei relativ ausgeglichener Persönlichkeitsstruktur, in drei Fällen eineemotionale Labilität bei unausgeglichener Persönlichkeitsstruktur.

Altersverteilung und Delikt bzw. Delikthäufigkeit.

Nach Schulzinger, der innerhalb eines Zeitraumes von 2o Jahren 35ooo Betriebs- und Verkehrsunfälle auswertete, hat die Unfallneigung mit 21 Jahren ihren Höhepunkt erreicht und nimmt mit zunehmendem Alter ständig ab, so daß mit 2o - 24 Jahren die Unfallhäufigkeit zweimal so hoch ist wie im Alter von 4o - 44 Jahren, viermal so hoch ist wie im Alter von 5o - 54 Jahren und neunmal so hoch ist wie im Alter von 6o - 64 Jahren.

Aus unserer Abb. 5 und Tabelle II ist zu ersehen, daß die Unfallhäufigkeit bei den Altersgruppen von 2o bis 24, 3o bis 34, 35 bis 39, 4o bis 44 und 5o bis 54 Jahren annähernd gleich ist. Mit 6o - 64 und 7o - 74 Jahren besteht allerdings nur 1/6 der Unfallhäufigkeit wie sie in der Altersgruppe von 2o - 24 beobachtet wurde. Eine fast doppelt so starke Unfallhäufigkeit wie bei der Altersgruppe von 2o - 24 wurde allerdings in der Altersgruppe von 25 - 29 Jahren beobachtet.

Setzen wir das Delikt mit der Altersgruppe in Beziehung, so fällt auf, daß Alkoholdelikte in sämtlichen Altersstufen mit

Ausnahme der 19 - 24-jährigen über die Hälfte und zum Teil über 2/3 der Probanden betreffen.
Siehe Tabelle II

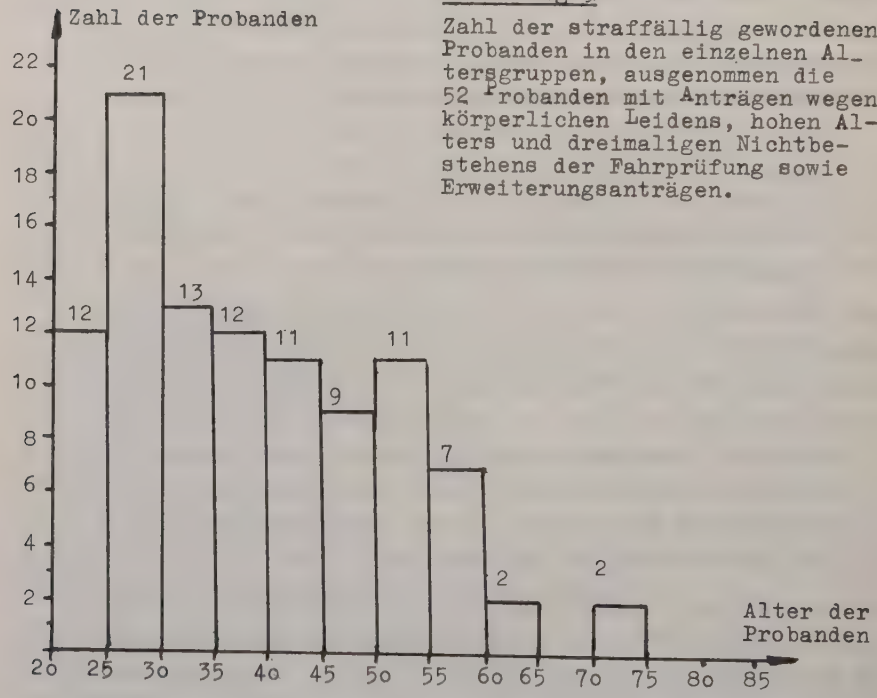


Abbildung 4

Zahl der straffällig gewordenen Probanden in den einzelnen Altersgruppen, ausgenommen die 52 Probanden mit Anträgen wegen körperlichen Leidens, hohen Alters und dreimaligen Nichtbestehens der Fahrprüfung sowie Erweiterungsanträgen.

Tabelle II: Deliktart in den verschiedenen Altersgruppen

Alter	19	25	3o	35	4o	45	5o	55	6o	65	7o	75	8o	
Delikt														
Alkohol und Unfall	1	5	1	2	2	2		2						15
Alkohol am Steuer		3	3	1	2	1	4							14
Alkohol und Unfallflucht		1	4	1			1							7
Alkohol und Verkehrsgefährdung	1		1	1				1	1					5
Alkohol insg.	2	9	9	5	4	3	5	3	1					
Mehrfachtäter	4	8	3	3	4	2	3	2						29
Unfall i.Anfall	2	1		1	1	1	1	1	1		1			1o
Unfallflucht	2			1	1	1	1				1			7
Unfall		1		2		1								4
fahrl.Körperverletzung	1	1			1		1	1						5
Vorstrafen	1	1	1			1								4
insgesamt	12	21	13	12	11	9	11	7	2		2			1oo

Ausgenommen die 52 Probanden mit körperlichen Leiden, hohem Alter, dreimaligem Nichtbestehen der Prüfung und Erweiterungsanträgen.

D Zusammenfassung und Besprechung

Von K. M a y e r wurden 152 Probanden auf ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen untersucht. Die Untersuchungsmethoden und -Kriterien richteten sich auf die Erfassung der Persönlichkeitsstruktur, der Emotionalität, der Umwelt und des Umweltbezuges, der funktionalen Leistungsfähigkeit und des allgemeinen Gesundheitszustandes mit internistischer und neurologisch-psychiatrischer Untersuchung.

In der vorliegenden Arbeit wurden die Ergebnisse dieser Untersuchungen dargestellt und das weitere Fahrverhalten derjenigen Probanden, denen die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde, katamnestisch untersucht. Die Probanden wurden nach folgenden Deliktgruppen zusammengefaßt:

Trunkenheit am Steuer	41 (27 %)
Mehrfachtäter	29 (19,1 %)
Unfall im Anfall	1o (6,6%)
Unfallflucht	7 (4,6%)
Fahrlässige Körperverletzung	5 (3,3%)
Unfall	4 (2,6%)
Außerverkehrsrechtliche Vorstrafen	4 (2,6%)
Anträge wegen körperlicher Mängel	31 (2o,4%)
wegen vorgeschrittenen Alters	9 (6,o%)
wegen dreimaligen Nichtbestehens der Fahrprüfung	7 (4,6%)
Erweiterungsanträge auf eine höhere KFZ-Klasse bzw. Fahrgastbeförderung	5 (3,3%)

99 Probanden wurde die Fahrerlaubnis wiedererteilt.

53 Probanden erwiesen sich bei der Untersuchung als nicht geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Von diesen waren aufgrund schwerwiegender organischer und psychotischer Defektzustände sowie seelischer Fehlhaltung mit abnormer Erlebnisreaktion 28 Probanden nicht geeignet.

Die übrigen 25 Probanden stellten durch die Unausgeglichenheit ihrer Persönlichkeitsstruktur bei zum Teil labiler Emotionalität und verminderter psychophysischer Leistung erhöht unfallgefährdete Persönlichkeiten dar. Unter ihnen fanden sich:

15 Vitalschwache. Davon mit mangelhafter Steuerung bei matten (2), lebhaften (3) und starken Antrieben (8) 13 Probanden,
mit mittlerer Steuerung bei starken Antrieben 1,
mit starker Steuerung bei starken Antrieben 1.

6 von ihnen wiesen gleichzeitig eine labile Emotionalität auf, so daß sie Komplizierungsformen darstellten. An Delikten wiesen sie auf: 8 Alkoholdelikte, 3 Unfälle, 3 Mehrfachtäter. Einer bestand die Fahrprüfung dreimal nicht. 7 Alkoholdelikte wurden übrigens von den Ungesteuerten begangen.

5 Probanden mit mittlerer Vitalität: davon mit schwacher Steuerung bei starken Antrieben 3 (Delikt: 2 Mehrfachtäter und 1 Fahrerflucht unter Alkohol)
davon bei zu starker Steuerung und matten Antrieben 2 (Delikt: Fahrlässige Körperverletzung und dreimaliges Nichtbestehen der Fahrprüfung).

2 Unausgeglichene, Empfindsam-Beeindruckbare

3 Schwunglos-Labile

14 Probanden stellten den Typ des passiven Unfallerleiders dar.

Die katamnestische Untersuchung der Probanden, denen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder zugesprochen war, ergab, daß

75 Probanden unfallfrei gefahren waren

1 die Fahrprüfung nicht bestanden hatte
1 durch ein negatives Zusatzgutachten ausschied,
1 sich einer Zusatzuntersuchung nicht unterzog,
2 verstorben waren in der Zwischenzeit,
2 der Führerschein nicht wiedererteilt worden war,
6 die Fahrprüfung noch nicht abgelegt hatten,
1 als Fußgänger tödlich verunglückte,
5 eine Übertretunt begangen hatten,
1 eine Verwarnung erhalten hatte,
1 einen Unfall verursachte,
3 Probanden die Fahrerlaubnis wegen in Trunkenheit verursachter Unfälle entzogen worden war.

1o Probanden wurden also wieder straffällig (1o,1 %)

Die in verkehrsrechtlicher Hinsicht durch Übertretung wieder straffällig gewordenen Probanden zeichneten sich durch gute Belastbarkeit bei entweder unzureichender oder zu starker Steuerung bei gleichzeitiger emotionaler Labilität aus.

Bei dem Probanden, der einen Unfall verursacht hatte, bestand bei lebhaften Antrieben und verminderter Steuerung ebenfalls eine emotionale Labilität.

Die drei Probanden, die durch Trunkenheit Unfälle verursacht hatten und denen der Führerschein daraufhin entzogen worden war, zeigten bei guter bis starker Vitalität eine problematische Steuerung. Einer von ihnen handelte bei affektiver Labilität außerdem ausgesprochen rücksichtslos, was die Erfahrung K. M a y e r ' s, daß gerade eine labile Emotionalität bei geminderter Steuerung als ein unbedingt zum Unfall disponierender Faktor zu betrachten ist, bestätigt.

Unter den 75 unfallfrei gefahrenen Probanden fanden sich der Persönlichkeitsstruktur nach:

mit starker Vitalität 6		
davon stoßkräftig-gespannt	3	(1 E)
kraftvoll-ausgeglichen	1	
kraftvoll-zielsicher	1	
schwerfällig-verhalten	1	
mit mittlerer Vitalität 51		
davon natürlich-ausgeglichen	32	(1 E)
aktiv-unbekümmert	11	(5 E)
aktiv-angespannt	6	(1 E)
aktiv-ungesteuert	1	
schwunglos-ungerichtet	1	
mit schwacher Vitalität 12		
davon sich überfordernd	1	(E)
haltungsmäßig kompensierend	1	
empfindsam-beeindruckbar	9	(9 E)
Schwunglos-Labile 2 (2 E)		
Jugendlich-ungeprägte, Unausgeglichene	2	(2 E)
Unausgeglichene, Unsichere mit Geltungsstreben	2	(2 E)
	75	

(E) bedeutet eine labile Emotionalität. Demnach zeichneten sich 22 Probanden durch eine labile Emotionalität aus.

32 Probanden stellten den Typ des Natürlich-Ausgeglichenen dar.

1o Probanden stellten aufgrund ihrer vitalschwachen Persönlichkeit in Verbindung mit emotionaler Labilität Komplizierungsformen dar.

Die Tabelle III gibt eine Übersicht über die Persönlichkeitsstrukturen der Probanden, denen die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde, derjenigen, denen sie nicht wiedererteilt wurde und der wieder straffällig gewordenen.

	wiedererteilt	nicht wiedererteilt	straffällig geworden
schwache Vitalität	11+	15	
mittlere Vitalität	51	5	1o
starke Vitalität	6	-	
schwunglos Labile	2	3	
Empfindsam-Beeindruckbare	((3))	2	
Jugendlich ungeprägt	2		
Geltungsstreben	2		
	75	25	1o

Aus verschiedenen Gründen nicht gefahren 14 | organische Mängel: 28 | insgesamt 152

Anmerkung: ((3)) ist bereits mitgerechnet unter +

Außerdem wurde noch die Unfallhäufigkeit in den verschiedenen Altersgruppen untersucht.

Es besteht eine doppelt so starke Unfallhäufigkeit in der Altersgruppe von 25 - 29 wie in den Altersgruppen von 2o - 24, 3o - 34, 35 - 39, 4o - 44 und 5o - 54 Jahren, die bei letztgenannten annähernd gleich hoch ist.

Die Alkoholdelikte kennzeichnen in allen Altersstufen mit Ausnahme der 2o-24-jährigen über die Hälfte und zum Teil 2/3 der Delikte.

28 Probanden (18,4 %) zeigten neurovegetative Störungen. 12 gehörten zu der Gruppe, denen der Führerschein nicht

wiedererteilt wurde. Von diesen 12 wiesen 1o gleichzeitig eine labile Emotionalität und von diesen wiederum 5 eine nur schwach ausgebildete Vitalität auf (also 5 Komplizierungsformen).

Bei den 16 Probanden mit vegetativer Labilität, denen der Führerschein wiedererteilt wurde, lag in 6 Fällen eine ausgeglichene Persönlichkeitsstruktur, in 7 Fällen eine emotionale Labilität bei relativ ausgeglichener Persönlichkeitsstruktur, in 3 Fällen eine emotionale Labilität bei unausgeglichener Persönlichkeitsstruktur vor. Demnach könnte man annehmen, daß ein gewisser Zusammenhang zwischen vegetativer und emotionaler Labilität besteht, der auch auf das Verhalten im motorisierten Straßenverkehr einen Einfluß zu haben scheint. Doch müßten dazu noch weitere Untersuchungen angeschlossen werden.

Eine eindeutige Beziehung zwischen Delikt und Persönlichkeitsstruktur konnte nicht aufgezeigt werden, es konnte aber die Erfahrung und bisherige Untersuchungsergebnisse K. M a y e r ' s bestätigt werden, daß mit Zunahme der Unausgeglichenheit einer Persönlichkeitsstruktur durch Überwiegen einzelner Strukturdeterminanten die Neigung zu Fehlhandlungen und -Reaktionen sowohl im Sinn des kriminellen Verhaltens als auch der Unfallhäufigkeit zunimmt. So war in unserer Arbeit in allen Fällen, in denen die Antriebe im Verhältnis zur Steuerung gesteigert waren, eine Häufung der Delikte zu beobachten, wobei proportional mit der Steigerung der Dynamik die Zahl der Delinquenten stieg.

Die katamnestische Untersuchung ergab, daß 2o % der Probanden schon 4 - 7 Jahre unfallfrei gefahren war. Daraus kann geschlossen werden, daß mittels der medizinisch-psychologischen Untersuchung eine prognostische Aussage über das nach der Persönlichkeit beurteilte Fahrverhalten in Bezug auf die Unfallgefährdung oder -Sicherheit gemacht werden kann.

Nur drei Probanden waren wieder in grob fahrlässiger Weise straffällig geworden, wobei es sich um Probanden handelte, denen nur mit Vorbehalt der Führerschein wiedererteilt worden war. Mit rund 3 % stellen sie ein beachtlich gutes Ergebnis dar.

Dieses dürfte ein weiterer Beweis für die Berechtigung der medizinisch-psychologischen Untersuchung überhaupt sein. Folgern könnte man daraus, daß an diejenigen Probanden, die durch wiederholte oder schwere Trunkenheitsdelikte bei unausgeglichener Persönlichkeitsstruktur, vor allem bei denjenigen, bei denen die Dynamik im Verhältnis zur Steuerung erheblich gesteigert ist, in Zukunft ein noch strengerer Maßstab angelegt wird, so daß bei auch sehr guten psychophysischen Leistungen bei nur geringsten Anzeichen verminderter rationaler und willentlicher Steuerung und verminderter Urteils- und Einsichtsfähigkeit die Fahreignung grundsätzlich verneint wird.

Meinen Dank abstatten möchte ich

Herrn Professor Dr.Johannes Hirschmann

und

Herrn Dozenten Dr.med.Dr.phil. Klaus May

für ihre großzügige und verständnisvolle Unterstützung und Beratung bei dieser Arbeit.

Außerdem möchte ich den Damen und Herren der Landratsämter und Regierungspräsidien des Landes Baden-Württemberg danken für die freundliche Überlassung und Einsichtnahme der Aktenunterlagen.

L i t e r a t u r v e r z e i c h n i s

1. Böcher, Wolfgang — Die charakterlichen Eignungsvoraussetzungen des Kraftfahrzeugführers. Zbl.Verk. Jg.8, H.4, S.215 (1962)

   ders. — Psychiatrisch-psychologische Begutachtungsprobleme. Mit.Bl. MPI Stgt. Nr.12, S.19 (1962)

2. Cabaniis, Detlef — Zur forensischen Bedeutung der Testpsychologie. Münchner Med. Wochenschrift 21/1964

3. Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin — Denkschrift: Die Frage der Fahrtauglichkeitsuntersuchungen. Am 45.Jg. H.16, S.787 (1960)

4. Dirks, H. — Persönlichkeitsstruktur und Unfallgefährdung. Arch.f.Berufsbildung H.9 1953

5. Ehrhardt, H. — Neuropsychiatrische Probleme der Kraftfahreignung. Zbl.Verk. Jg.8 H.12, S.67 (1962)

6. Gerfeldt, E. — Verkehrsmedizin, Der Mensch im Verkehr. Verkehrswissensch.Veröff.d.Min.f.Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. H.26 1953, S.202-206

   ders. — Der Mensch als Verkehrsfaktor, Grundzüge einer Verkehrsmedizin, Der deutsche Straßenverkehr 2, 38 (1953) und 3, 70 (1953)

   ders. — Soziale Pathologie der Straßenverkehrsunfälle, Verkehrswissenschaftl.Veröff.d.Min.f.Wirtschaft u.Verkehr d.Landes Nordrhein-Westfalen. H.29 1954, S.135-140

   ders. — Verkehrsgefahren durch Gesundheitsstörungen. Verkehrswacht III/1, 5 (1953)

   ders. — Pathogenese und Prophylaxe der Straßenverkehrsunfälle und ihre Bedeutung für den öffentlichen Gesundheitsdienst. Jahrbuch 1954 der Akademie für Staatsmedizin Düsseldorf, S.3-18

7. v.Hebenstreit, B. — Grundzüge einer Verkehrspsychologie, Barth München 1961

8. Herwig und H.Dirks	Strukturtypen des praktischen Handelns. Psychol.Rundschau Bd. II/1
9. Hirschmann, J.	Umweltstabilität der Neurosehäufigkeit. Arch.Psych.189
ders.	Fahrerflucht: Schreck- und Panikreaktionen. Kriminalbiologische Gegenwartsfragen. Enke-Verlag Stuttgart 1961, S.44
1o. Mayer, Klaus	Zur psychischen Struktur der Unfällerpersönlichkeit. Zschr.f. Verkehrssicherheit 5.Jg. (1959), 1.
ders.	Die Bedeutung der Persönlichkeitsstruktur für die Entwicklung seelischer Fehlhaltung nach einem Unfall. Nervenarzt 5 (196o)
ders.	Unfallneigung und Persönlichkeit. Ztschr.f.Psychotherapie und Med. Psychologie Jg. 1o, H.4 (196o) S.167
ders.	Epilepsie und Fahreignung. Med. Welt 2o5o (1964)
ders.	Fahreignung und Entziehung der Fahrerlaubnis bei neurologischen und psychiatrischen Erkrankungen. Med.Welt 35 (1965)
11. Peter, Hans	Die psychiatrische Beurteilung von Motorfahrzeugführern. Verlag Hans Huber, Bern u.Stugt 196o
12. Sjöbring, H.	Psychic Energy and Mental Insuffiency, Uppsala 1922
13. Stender, B.	Diagnostische Strukturanalyse mit Hilfe des Revisionstests. Kongreßbericht Marburg 1951
14. Schlechtinger, W.	Diagnostische Strukturanalyse mit Hilfe der Zahlentafel. Kongreßbericht Marburg 1951

L e b e n s l a u f

Ich wurde am 1o.2.1935 als Tochter des Landwirtes Werner Litschke und seiner Ehefrau Irma, geb.Schnelling, in Dinslaken geboren. 1955 legte ich am Städtischen Mädchengymnasium Wesel die Reifeprüfung ab. Nach einem Semester Philosophie begann ich im Wintersemester 1955/56 mit dem Medizinstudium, welchem ich an den Universitäten Köln, Heidelberg, München und Tübingen nachging. Die ärztliche Prüfung bestand ich 1961 in Tübingen. Von der Medizinalassistentenzeit leistete ich ab: 6 Monate Gynäkologie an der Städtischen Frauenklinik Stuttgart, 8 Monate Innere Medizin im Immanuel Krankenhaus Berlin, 6 Monate Chirurgie im Allgemeinen Krankenhaus Philippusstift, Essen-Borbeck, 7 Monate Neurologie in der Neurologischen Klinik und Poliklinik der Universität Tübingen.
Am 4.12.1964 heiratete ich den Arzt Dr.Wolfgang Reischle und begann gleichzeitig meine neurologisch-psychiatrische Facharztausbildung im Versorgungskrankenhaus Tübingen.